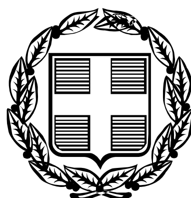


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 677**

31 Μαΐου 2006

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΥΠΑ/Δ2/Β/

Υιοθέτηση του Παραρτήματος (Annex) 1 έκδοση 9η, τροποποίηση 166 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας περί «Αδειοδότησης Προσωπικού», το οποίο έχει εκδοθεί βάσει της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του ν. 211/1947 (ΦΕΚ 35/Α) «Περί κυρώσεως εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

β. Του ν.δ. 714/1970 (ΦΕΚ 238/Α), όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 1114/1981 (ΦΕΚ 74/Α) και 1340/1983 (ΦΕΚ 35/Α).

γ. Του π.δ. 56/1989 (ΦΕΚ 28/Α) «Οργανισμός της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα π. δ/τα 439/1989 (ΦΕΚ 190/Α), 19/92 (ΦΕΚ 4/Α), 35/1993 (ΦΕΚ 13/Α) και 80/1996 (ΦΕΚ 62/Α).

δ. Του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 (ΦΕΚ 250/Α) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κλπ.» (ΦΕΚ 71/Α), και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του ν. 3270/2004 (ΦΕΚ 187/Α΄).

2. Το Παράρτημα (Annex) 1 της Σύμβασης του Σικάγου «Αδειοδότηση Προσωπικού» Έκδοση 9η, Τροποποίηση 166.

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρου Παραρτήματος.

4. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό δίκαιο της χώρας τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος (Annex) 1 της Σύμβασης του Σικάγου, ειδικότερα την 9η έκδοση του Ιουλίου 2001, η οποία αντικαθιστά όλες τις προηγούμενες εκδόσεις του και στην οποία έχουμε ενσωματώσει όλες τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις.

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

«Αδειοδότηση Προσωπικού»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ιστορικό

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές για τα πτυχία προσωπικού υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά από το Συμβούλιο στις 14 Απριλίου 1948 σε εκτέλεση των απαιτήσεων του άρθρου 37 της Σύμβασης της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (Σικάγο 1944) και προσδιορίστηκαν ως Παράρτημα 1 της Σύμβασης. Τέθηκαν σε ισχύ στις 15 Σεπτέμβριου 1948.

Ο πίνακας Α δείχνει την προέλευση των τροποποιήσεων που επακολούθησαν μαζί με ένα κατάλογο των σχετικών κυρίων θεμάτων και των ημερομηνιών κατά τις οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, πότε τέθηκαν σε ισχύ τους και πότε τέθηκαν σε εφαρμογή.

Εφαρμογή των Προτύπων Πτυχίων Προσωπικού

Το Παράρτημα 1 περιέχει Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές που υιοθετήθηκαν από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας ως τα ελάχιστα πρότυπα για Πτυχία Προσωπικού.

Το Παράρτημα έχει εφαρμογή σε όλους τους υποψήφιους και, επί ανανεώσεως, σε όλους τους κατόχους Πτυχίων και Ειδικοτήτων που προσδιορίζονται στο παρόν εγχειρίδιο.

Το Συμβούλιο έχει αποφασίσει ότι, κατ' αρχήν, οι τροποποιήσεις που επηρεάζουν τις υπάρχουσες προδιαγραφές αδειοδότησης έχουν εφαρμογή σε όλους τους υποψήφιους και κατόχους πτυχίων, πλην όμως όσον αφορά την εφαρμογή τους στους ήδη κατέχοντες πτυχία, η εκτίμηση, με επανεξέταση των γνώσεων, της εμπειρίας και της ικανότητας του κάθε κατόχου πτυχίου, εάν απαιτείται, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των Συμβεβλημένων Κρατών.

Ενέργειες από τα Συμβαλλόμενα Κράτη

Κοινοποίηση διαφορών. Εφιστάται η προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην υποχρέωση που επιβάλλεται από το άρθρο 38 της Σύμβασης σύμφωνα με την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να κοινοποιούν στον Οργανισμό οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των Διεθνών Προτύπων που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα και κατ' επέκταση οποιεσδήποτε τροποποιήσεις.

Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να επεκτείνουν τέτοιες κοινοποιήσεις και σε οποιεσδήποτε διαφορές από τις Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα και κατ' επέκταση οποιεσδήποτε τροποποιήσεις, όταν η κοινοποίηση τέτοιων διαφορών είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

Επί πλέον, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να κρατούν συνεχώς ενήμερο τον Οργανισμό για οποιεσδήποτε διαφορές που μπορεί να προκύψουν στη συνέχεια ή για την ανάκληση οποιωνδήποτε διαφορών που κοινοποιήθηκαν προγενέστερα. Ένα ειδικό αίτημα για κοινοποίηση διαφορών θα στέλνεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη αμέσως μετά την υιοθέτηση κάθε τροποποίησης στο παρόν Παράρτημα.

Χρησιμοποίηση του κειμένου του Παραρτήματος στους Εθνικούς Κανονισμούς. Το Συμβούλιο, στις 13 Απριλίου 1948, υιοθέτησε μια Απόφαση με την οποία εφιστούσε την προσοχή των Συμβαλλόμενων Κρατών ως προς την επιθυμία να χρησιμοποιούν στους εθνικούς τους κανονισμούς, κατά το πρακτικώς δυνατόν, την ακριβή γλώσσα εκείνων των Προτύπων του ICAO που έχουν κανονιστικό χαρακτήρα καθώς επίσης και εκείνων που δεικνύουν αποκλίσεις από τα Πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων και επιπρόσθετων εθνικών κανονισμών που ήταν σημαντικοί για την ασφάλεια και την κανονικότητα της αεροναυτιλίας. Όπου αυτό ήταν εφικτό, οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος έχουν γραφεί με τέτοιο τρόπο που να διευκολύνει την ενσωμάτωση, χωρίς μεγάλες αλλαγές του κειμένου, στην εθνική νομοθεσία.

Γενικές Πληροφορίες

Η έκφραση "πτυχίο" που χρησιμοποιείται στο παρόν Παράρτημα έχει την ίδια έννοια όπως οι εκφράσεις "πιστοποιητικό ικανότητας και πτυχίο", "πτυχίο ή πιστοποιητικό" και "πτυχίο" που χρησιμοποιούνται στη Σύμβαση. Ομοίως, η έκφραση "μέλος πληρώματος διακυβέρνησης" έχει την ίδια έννοια με την έκφραση "μέλος του λειτουργικού πληρώματος αεροσκάφους" και "λειτουργικού προσωπικού" που χρησιμοποιούνται στη Σύμβαση ενώ η έκφραση "προσωπικό πλην των μελών πληρώματος διακυβέρνησης" περιλαμβάνει την έκφραση "μηχανικοί" που χρησιμοποιείται στη Σύμβαση.

Κατάσταση των Μερών του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα συμπληρώνεται από τα ακόλουθα συστατικά μέρη, τα οποία ωστόσο δεν βρίσκονται απαραίτητα σε κάθε Παράρτημα, και έχουν την ενδεικνυόμενη κατάσταση:

1.- Υλικό που περιλαμβάνει το ίδιο το Παράρτημα:

α) Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο με βάση τις διατάξεις της Συνθήκης. Αυτά καθορίζονται ως εξής:

Πρότυπο: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν απαραίτητη για την ασφάλεια ή την ομαλότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, η κοινοποίηση στο Συμβούλιο είναι υποχρεωτική με βάση το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση. υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν επιθυμητή για το συμφέρον της ασφάλειας, της ομαλότητας ή της αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να προσπαθούν να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση.

β) Προσαρτήματα, τα οποία αποτελούν υλικό το οποίο έχει ομαδοποιηθεί ξεχωριστά για ευκολία, αλλά απότε-

λούν μέρος των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο.

γ) Ορισμοί, όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, οι οποίοι δεν είναι αυτονόητοι με την έννοια ότι δεν έχουν αποδεκτές έννοιες λεξικού. Ένας ορισμός δεν έχει ανεξάρτητη ιδιότητα αλλά είναι ένα βασικό μέρος κάθε Προτύπου και Συνιστώμενης Πρακτικής στα οποία ο όρος χρησιμοποιείται, εφόσον μια αλλαγή στο νόημα του όρου θα επηρέαζε την προδιαγραφή.

δ) Πίνακες και Σχήματα, τα οποία προσθέτουν ή περιγράφουν ένα Πρότυπο ή μια Συνιστώμενη Πρακτική και τα οποία αναφέρονται σ' αυτά, αποτελούν μέρος του σχετικού Προτύπου ή της Συνιστώμενης Πρακτικής και έχουν την ίδια ιδιότητα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι κάποια Πρότυπα στο παρόν Παράρτημα ενσωματώνουν, με αναφορά, άλλες προδιαγραφές οι οποίες έχουν την ιδιότητα των Συνιστώμενων Πρακτικών. Σε τέτοιες περιπτώσεις το κείμενο της Συνιστώμενης Πρακτικής γίνεται μέρος του Προτύπου.

2.- Υλικό εγκεκριμένο από το Συμβούλιο για δημοσίευση σε σχέση με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό βασισμένο στη δράση του Συμβουλίου και περιέχουν επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών όσον αφορά την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που προκύπτουν από τη Σύμβαση και την Απόφαση Υιοθέτησης.

β) Εισαγωγές, οι οποίες περιλαμβάνουν επεξηγηματικό υλικό που εισάγεται στην αρχή των μερών, των κεφαλαίων ή των τμημάτων του Παραρτήματος για να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο κείμενο, όπου είναι απαραίτητο, για να δώσουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές που σχετίζονται με τα σχετικά Πρότυπα ή τις Συνιστώμενες Πρακτικές, αλλά δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Προσαρτήματα, τα οποία περιλαμβάνουν συμπληρωματικό υλικό στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, ή συμπεριλαμβάνονται σαν οδηγός στην εφαρμογή τους.

Επιλογή γλώσσας

Το παρόν Παράρτημα έχει υιοθετηθεί σε έξι γλώσσες - Αγγλικά, Αραβικά, Κινέζικα, Γαλλικά, Ρώσικα και Ισπανικά. Ζητείται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος να επιλέξει ένα από αυτά τα κείμενα με σκοπό την εθνική εφαρμογή και για άλλους σκοπούς οι οποίοι προβλέπονται στη Σύμβαση, είτε μέσω άμεσης χρήσης ή μέσω μετάφρασης στην εθνική τους γλώσσα και να ειδοποιήσουν τον Οργανισμό ανάλογα.

Πρακτικές έκδοσης

Η ακόλουθη πρακτική έχει ακολουθηθεί με σκοπό να υποδείξει με μια ματιά την ιδιότητα της κάθε δήλωσης: Τα Πρότυπα έχουν τυπωθεί σε ανοικτή κανονική γραφή. Οι Συνιστώμενες Πρακτικές έχουν τυπωθεί με ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σύσταση. Οι σημειώσεις έχουν τυπωθεί σε ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σημείωση.

Η ακόλουθη πρακτική έκδοσης έχει ακολουθηθεί στη συγγραφή των προδιαγραφών: για τα Πρότυπα χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «πρέπει» και για τις Συνιστώμενες Πρακτικές χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «θα πρέπει».

Οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται σε αυτό το έγγραφο είναι σύμφωνα με το Διεθνές Σύστημα Μονάδων (SI) όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 5 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Εκεί όπου το Παράρτημα 5 επιτρέπει τη χρήση εναλλακτικών μονάδων που δεν ανήκουν στο SI, αυτές φαίνονται σε παρενθέσεις που ακολουθούν τις βασικές μονάδες. Εκεί όπου παρατίθενται δύο σύνολα μονάδων, δεν πρέπει να θεωρείται ότι τα ζευγάρια των τιμών είναι ίσα και εναλλακτικά. Μπορεί, ωστόσο, να συμπεράνουμε ότι ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας επιτυγχάνεται όταν οποιοδήποτε σύνολο μονάδωνχρησιμοποιείται αποκλειστικά.

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα μέρος αυτού του εγγράφου, το οποίο αναγνωρίζεται από έναν αριθμό ή/και τίτλο, συμπεριλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις αυτού του μέρους.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα Ι

Τροποποίηση : 1η Έκδοση.
Πηγή (-ές) : Δεύτερη Συνεδρίαση του Τμήματος PEL Ιανουάριος 1947.
Αντικείμενο (-α) : Πτυχία Μελών Πληρώματος Διακυβέρνησης και σημαντικού προσωπικού υπεύθυνου για τις υπηρεσίες Αεροναυτιλίας.
Υιοθετήθηκε : 14 Απριλίου 1948.
Ισχύει : 15 Σεπ. 1948.
Εφαρμόζεται : 1 Μαΐου 1949.
Τροποποίηση : 1 έως 123 2η Έκδοση.
Πηγή (-ές) : Τρίτη Συνεδρίαση του Τμήματος PEL Μάρτιος 1948.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποιήσεις στα υφιστάμενα Πρότυπα.
Υιοθετήθηκε : 22 Μαρτίου 1950.
Ισχύει : 1 Σεπ. 1950.
Εφαρμόζεται : 1 Οκτ. 1951.
Τροποποίηση : 124 έως 129.
Πηγή (-ές) : Τρίτη Συνεδρίαση του Τμήματος PEL Μάρτιος 1948.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποιήσεις στα υφιστάμενα Πρότυπα.
Υιοθετήθηκε : 27 Ιουνίου 1950.
Ισχύει : 1 Νοεμ. 1950.
Εφαρμόζεται : 1 Οκτ. 1951.
Τροποποίηση : 130 έως 151 3η Έκδοση.
Πηγή (-ές) : Τρίτη και Τέταρτη Συνεδρίαση του Τμήματος PEL Μάρτιος 1948, Φεβρουάριος 1952.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποιήσεις στα υφιστάμενα Πρότυπα.
Υιοθετήθηκε : 25 Νοεμ. 1952.
Ισχύει : 1 Απριλίου 1953.
Εφαρμόζεται : 1 Απριλίου 1955.
Τροποποίηση : 152.
Πηγή (-ές) : Ειδική Συνεδρίαση Οπτικοακουστικών Απαιτήσεων για Πτυχία Προσωπικού 1955.
Αντικείμενο (-α) : Οπτικοακουστικές Απαιτήσεις για Πτυχία Προσωπικού.
Υιοθετήθηκε : 22 Φεβ. 1956.
Ισχύει : 1 Ιουλίου 1956.
Εφαρμόζεται : 1 Δεκ. 1956.
Τροποποίηση : 153.
Πηγή (-ές) : Επιτροπή Αεροναυτιλίας.

Αντικείμενο (-α) : Νέες Απαιτήσεις για Ηλεκτροκαρδιογραφήματα.
Υιοθετήθηκε : 16 Απριλίου 1957.
Ισχύει : 1 Σεπ. 1957.
Εφαρμόζεται : 1 Δεκ. 1957.
Τροποποίηση : 154 (4η Έκδοση).
Πηγή (-ές) : Τρίτη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας 1956.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποίηση Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών.
Υιοθετήθηκε : 13 Ιουνίου 1957.
Ισχύει : 1 Οκτ. 1957.
Εφαρμόζεται : 1 Δεκ. 1957.
Τροποποίηση : 155 (5η Έκδοση).
Πηγή (-ές) : Σύσταση από τη Συνάντηση PEL/MED Μάιος 1961.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποίηση Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών.
Υιοθετήθηκε : 27 Ιουνίου 1962.
Ισχύει : 1 Νοεμ. 1962.
Εφαρμόζεται : 1 Σεπ. 1963.
Τροποποίηση : 156 (6η Έκδοση).
Πηγή (-ές) : Συστάσεις από τη Συνάντηση του Τμήματος PEL/TRG/MED Οκτώβριος - Νοέμβριος 1970.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποίηση Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών.
Υιοθετήθηκε - Ισχύει - Εφαρμόζεται : 11 Δεκ. 1972
11 Απρ. 1973
2 Ιαν. 1975
26 Ιαν. 1978.
Τροποποίηση : 157.
Πηγή (-ές) : Συμβούλιο.
Αντικείμενο (-α) : Χρήση της Ρωσικής Γλώσσας στα Πτυχία Προσωπικού.
Υιοθετήθηκε : 28 Ιουνίου 1976.
Ισχύει : 28 Οκτ. 1976.
Εφαρμόζεται : 21 Απρ. 1977.
Τροποποίηση : 158 (7η Έκδοση).
Πηγή (-ές) : Αλληλογραφία και Γραμματεία, 21η Συνέλευση και Συμβούλιο.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποιήσεις στα υφιστάμενα Πρότυπα για ιατρούς εξεταστές. Νέα Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές για εκτιμήσεις υγειονομικής ικανότητας. Αντικατάσταση των Φυσικών και Διανοητικών Απαιτήσεων από Κατηγορίες Ιατρικής Εκτίμησης.
Υιοθετήθηκε : 4 Μαΐου 1982.
Ισχύει : 4 Σεπ. 1982.
Εφαρμόζεται : 25 Νοεμ. 1982.
Τροποποίηση : 159 (8η Έκδοση).
Πηγή (-ές) : Δεύτερη, Τρίτη και Τέταρτη Συνάντηση της Ομάδας Πτυχίων Προσωπικού και Εκπαίδευσης (PELT) Νοέμβριος 1983, Απρίλιος 1985, Μάιος 1986. Επιτροπή Αεροναυτιλίας.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποίηση Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών σχετικά με τα πτυχία των μελών πληρώματος διακυβέρνησης. Κατάργηση του πτυχίου του επαγγελματία χειριστή Α΄ τάξεως αεροπλάνων, της ειδικότητας ελεγχόμενης πτήσεως εξ' όψεως (VFR), του πτυχίου ιπτάμενου χειριστή ασυρμάτου και της ειδικότητας του εκπαιδευτή πτήσεως για ανεμόπτερα και αερόστατα. Η διαχωριστική γραμμή της μέγιστης μάζας απογείωσης των 5700 kg αντικαθίσταται με τη διαχωριστική γραμμή που βασίζεται στη σύνθεση του πληρώματος που απαιτείται από την πιστοποίηση. Όλες οι διατάξεις περί ελικοπτέρων έχουν ισχύ Προτύπων. Οι απαιτήσεις για την έκδοση ειδικότητας τύπου για αεροσκάφη που πιστοποιούνται για λειτουργία με δύο χειριστές ενισχύονται. Οι διατάξεις για την έκδοση κάθε πτυχίου και ειδικότητας έχουν αναβαθμιστεί. Καθιερώνονται απαιτήσεις διδασκαλίας πτήσεως για πτυχία χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών, επαγγελματία χειριστή, χειριστή ανεμοπτέρου και χειριστή αερόστατου καθώς και για ειδικότητες πτήσεως δΓ οργάνων και εκπαιδευτή πτήσεων.
Υιοθετήθηκε : 28 Μαρτίου 1988.
Ισχύει : 31 Ιουλίου 1988.
Εφαρμόζεται : 16 Νοεμ. 1989.
Τροποποίηση : 160.
Πηγή (-ές) : Επιτροπή Αεροναυτιλίας.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποίηση Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών για ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, χειριστές αεροναυτικών σταθμών και επιμελητές πτήσεων.
Υιοθετήθηκε : 24 Μαρτίου 1993.
Ισχύει : 26 Ιουλίου 1993.
Εφαρμόζεται : 10 Νοεμ. 1994.
Τροποποίηση : 161.
Πηγή (-ές) : Επιτροπή Αεροναυτιλίας.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποίηση Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών για τεχνικούς/ μηχανικούς/ τεχνίτες συντήρησης αεροσκαφών και προδιαγραφών για Πτυχία Προσωπικού.
Υιοθετήθηκε : 10 Μαρτίου 1997.
Ισχύει : 21 Ιουλίου 1997.
Εφαρμόζεται : 5 Νοεμ. 1998.
Τροποποίηση : 162.
Πηγή (-ές) : Πρώτη, Δεύτερη, Τρίτη και Τέταρτη Συνάντηση για την Πρόληψη Λήψης Ουσιών στην Ομάδα Μελέτης Εργαστηρίου (PSA WSG) Δεκέμβριος 1993, Αύγουστος 1994. Ιανουάριος 1995, Μάιος 1995. Επιτροπή Αεροναυτιλία.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποίηση Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών σχετικά με τη χρήση ψυχοκινητικών ουσιών από το αεροπορικό προσωπικό.
Υιοθετήθηκε : 25 Φεβ. 1998.
Ισχύει : 20 Ιουλίου 1998.
Εφαρμόζεται : 5 Νοεμ. 1998.
Τροποποίηση : 163 (9η Έκδοση).
Πηγή (-ές) : Ομάδα Εργασίας Ασφάλειας Πτήσεων και Ανθρώπινων Παραγόντων (FSHFSG), Μάιος 1995. Ομάδα Εργασίας για την Όραση και την Αντίληψη Χρωμάτων (VCPSG), Ιούνιος 1997 έως Μάιος 1998. Επιτροπή Αεροναυτιλίας.
Αντικείμενο (-α) : Απαιτήσεις γνώσεων ανθρώπινων παραγόντων. Απαιτήσεις όρασης και αντίληψης χρωμάτων. Ελώσσα που χρησιμοποιείται στα πτυχία προσωπικού. Κατάργηση του Συνημμένου.
Υιοθετήθηκε : 19 Φεβ. 2001.
Ισχύει : 16 Ιουλίου 2001.
Εφαρμόζεται : 1 Νοεμ. 2001.
Τροποποίηση : 164.
Πηγή (-ές) : 32η Σύσκεψη της Συνέλευσης, Συνάντηση Ομάδας MET (2002), Επιτροπή Αεροναυτιλίας.
Αντικείμενο (-α) : Τροποποίηση ορισμών, νέες διατάξεις που απαιτούν επάρκεια γλώσσας για χειριστές αεροσκαφών και ελικοπτέρων, ναυτίλους που κάνουν χρήση ραδιοτηλεφώνων, ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και χειριστές αεροναυτικών σταθμών. Εισαγωγή μιας σημείωσης για τα προσόντα και την εκπαίδευση για

προσωπικό αεροναυτικής μετεωρολογίας, τροποποίηση των απαιτήσεων γνώσης των ανθρώπινων παραγόντων για μηχανικούς συντήρησης αεροσκαφών.

Υιοθετήθηκε : 5 Μαρτίου 2003.

Ισχύει : 14 Ιουλίου 2003.

Εφαρμόζεται : 27 Νοεμ. 2003.

Τροποποίηση : 165.

Πηγή (-ές) : Επιτροπή Αεροναυτιλίας.

Αντικείμενο (-α) : Έγκριση της ειδικότητας τύπου με περιορισμό στα προνόμια της φάσης πλεύσης της πτήσεως.

Υιοθετήθηκε : 25 Φεβ. 2004.

Ισχύει : 12 Ιουλίου 2004.

Εφαρμόζεται : 25 Νοεμ. 2004.

Τροποποίηση : 166.

Πηγή (-ές) : Επιτροπή Αεροναυτιλίας. Ομάδα Εργασίας Ιατρικών Διατάξεων (MPSG) Ομάδα Αδειοδότησης και εκπαίδευσης πληρώματος διακυβέρνησης.

Αντικείμενο (-α) : Τροποποίηση στις ιατρικές διατάξεις, νέες διατάξεις για εγκεκριμένους εκπαιδευτικούς οργανισμούς.

Υιοθετήθηκε : 21 Φεβ. 2004.

Ισχύει : 11 Ιουλίου 2004.

Εφαρμόζεται : 24 Νοεμ. 2005.

ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.
ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΠΤΥΧΙΩΝ

1.1 Ορισμοί

Όταν οι ακόλουθοι όροι χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές για πτυχία προσωπικού, έχουν την ακόλουθη έννοια:

Πιστοποιημένη Ιατρική Γνωμάτευση. Η γνωμάτευση στην οποία καταλήγουν δύο ή περισσότεροι ιατρικοί εμπειρογνώμονες αποδεκτοί από την Αρχή Αδειοδότησης για τους σκοπούς συγκεκριμένου θέματος σε διαβούλευση με την επιμελητεία πτήσεων ή άλλους εμπειρογνώμονες ως απαιτείται.

Αεροπλάνο. Ένα αεροσκάφος βαρύτερο του αέρα κινούμενο με τη βοήθεια κινητήρα(ων), το οποίο αποκτά την άντωση του εν πτήσει, κυρίως από τις αεροδυναμικές αντιδράσεις επί επιφανειών οι οποίες παραμένουν σταθερές κάτω από δεδομένες συνθήκες πτήσης.

Αεροσκάφος. Οποιοδήποτε μηχάνημα το οποίο επιτυγχάνει τη στήριξη του στην ατμόσφαιρα από τις αντιδράσεις του αέρα, μη συμπεριλαμβανομένων των από την επιφάνεια της γης προερχομένων αντιδράσεων του αέρα.

Ηλεκτρονικός Εξοπλισμός (avionics). Ένας όρος που προσδιορίζει κάθε ηλεκτρονική συσκευή συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών μερών αυτής - προς χρήση σε αεροσκάφος και περιλαμβάνει ασύρματο, αυτόματο έλεγχο πτήσης, και συστήματα οργάνων.

Αεροσκάφος - Κατηγορία. Η ταξινόμηση αεροσκάφους σύμφωνα με τα καθορισμένα βασικά χαρακτηριστικά π.χ. αεροπλάνο, ελικόπτερο, ανεμόπτερο, αερόστατο.

Αεροσκάφος πιστοποιημένο για λειτουργία με ένα χειριστή. Ένας τύπος αεροσκάφους τον οποίο το Κράτος Νηολόγησης έχει καθορίσει, κατά τη διαδικασία πιστοποίησης, ότι μπορεί να ίπταται ασφαλώς με το ελάχιστο πλήρωμα του ενός χειριστή.

Αεροσκάφος - Τύπος. Ολα τα αεροσκάφη της ίδιας βασικής σχεδίασης συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων σε αυτό εκτός από εκείνες τις τροποποιήσεις που έχουν ως αποτέλεσμα την αλλαγή στο χειρισμό ή στα πτητικά χαρακτηριστικά.

Εγκεκριμένος Οργανισμός Συντήρησης. Ένας οργανισμός εγκεκριμένος από Συμβαλλόμενο Κράτος, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 6, Μέρος Ι, Κεφάλαιο 8 - Συντήρηση Αεροπλάνου, για να εκτελεί συντήρηση αεροσκαφών ή τμημάτων αυτών και λειτουργεί υπό επίβλεψη εγκεκριμένη από το Κράτος αυτό.

Σημείωση. – Τίποτα στον ορισμό αυτό δεν έχει την πρόθεση να εμποδίσει την έγκριση του οργανισμού και της επίβλεψής του από περισσότερα τους ενός Κράτη.

Εγκεκριμένη εκπαίδευση. Εκπαίδευση που εκτελείται υπό ειδικά προγράμματα και επίβλεψη εγκεκριμένη από Συμβαλλόμενο Κράτος που, στην περίπτωση των μελών πληρώματος διακυβέρνησης, εκτελείται από εγκεκριμένο εκπαιδευτικό οργανισμό.

Εγκεκριμένος Εκπαιδευτικός Οργανισμός. Οργανισμός εγκεκριμένος από Συμβαλλόμενο Κράτος σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 1, 1.2.8.2. και του Προσαρτήματος 2 για να εκτελεί εκπαίδευση πληρωμάτων πτήσεων και ο οποίος λειτουργεί υπό την επίβλεψη του Κράτους αυτού.

Αερόστατο. Αεροσκάφος ελαφρύτερο του αέρος που κινείται χωρίς μηχανική ισχύ.

Σημείωση.- Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος, ο ορισμός αυτός έχει εφαρμογή στα ελεύθερα αερόστατα.

Πιστοποίηση Πτητικής Ικανότητας. Η πιστοποίηση ότι ένα αεροσκάφος ή τμήματα αυτού συμμορφώνονται με τις ισχύουσες απαιτήσεις πτητικής ικανότητας μετά από εκτέλεση συντήρησης στο αεροσκάφος ή σε τμήματα αυτού.

Συγκυβερνήτης. Χειριστής κάτοχος πτυχίου που υπηρετεί υπό οιαδήποτε χειριστική ιδιότητα εκτός από αυτή του Κυβερνήτη πλην του χειριστή που επιβαίνει του αεροσκάφους με αποκλειστικό σκοπό την εκπαίδευση.

Χρόνος Εκπαίδευσης σε Διπλό Χειρισμό. Χρόνος πτήσεως κατά τον οποίο ένα άτομο λαμβάνει εκπαίδευση πτήσεως από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο χειριστή επί του αεροσκάφους.

Μέλος Πληρώματος Διακυβέρνησης. Ένα μέλος πληρώματος που έχει πτυχίο και είναι επιφορτισμένο με ουσιαστικά καθήκοντα για την πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους κατά το χρόνο απασχόλησης στην πτήση.

Σχέδιο πτήσεως. Καθορισμένες πληροφορίες που παρέχονται στις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, σχετικές με την προτιθέμενη πτήση ή μέρος της πτήσεως ενός αεροσκάφους.

Εκπαιδευτική Συσκευή Διαδικασιών Πτήσεως. Βλέπε Εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως.

Εξομοιωτής Πτήσεως. Βλέπε Εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως.

Χρόνος Πτήσεως – Αεροπλάνα. Ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που ένα αεροπλάνο κινείται για πρώτη φορά προκειμένου να απογειωθεί μέχρι τη στιγμή που ακινητοποιείται στο χώρο στάθμευσης μετά από την πτήση.

Σημείωση.- Ο χρόνος πτήσης, όπως εδώ καθορίζεται, είναι συνώνυμος με τον όρο «χρόνος από εμποδιστήρα σε εμποδιστήρα» που χρησιμοποιείται γενικά, ο οποίος μετράται από το χρόνο που ένα αεροπλάνο κινείται για πρώτη φορά προκειμένου να απογειωθεί μέχρι να σταματήσει οριστικά μετά την πτήση.

Χρόνος πτήσης – Ελικόπτερα. Ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που οι έλικες αρχίζουν να περιστρέφονται μέχρι τη στιγμή που το ελικόπτερο τελικώς σταθμεύει στο τέλος της πτήσης, και οι έλικες σταματούν.

Ανεμόπτερο. Ένα αεροσκάφος ελαφρύτερο του αέρα, μη μηχανοκίνητο ,που έλκει την άντωση του κατά την πτήση κυρίως από αεροδυναμικές αντιδράσεις επί επιφανειών που παραμένουν σταθερές υπό δεδομένες συνθήκες πτήσεως.

Χρόνος πτήσης Ανεμοπτέρου. Ο συνολικός χρόνος που καταναλώνεται στην πτήση, είτε ρυμουλκείται είτε όχι, από τη στιγμή που το ανεμόπτερο κινείται για πρώτη φορά με σκοπό την απογείωση μέχρι τη στιγμή που σταματά με το τέλος της πτήσης.

Ελικόπτερο. Αεροσκάφος βαρύτερο του αέρος που στηρίζεται κατά την πτήση, κυρίως από τις αντιδράσεις του αέρος επί ενός ή περισσοτέρων μηχανοκίνητων στροφείων επί ουσιωδώς καθέτων αξόνων.

Ανθρώπινες Επιδόσεις. Ανθρώπινες ικανότητες και περιορισμοί που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια και την αποδοτικότητα των αεροναυτικών πτητικών λειτουργιών.

Χρόνος πτήσεως δι’ οργάνων. Ο χρόνος κατά τον οποίο ο χειριστής χειρίζεται το αεροσκάφος αποκλειστικά με τη βοήθεια των οργάνων και χωρίς εξωτερικά σημεία αναφοράς.

Χρόνος δι’ οργάνων στο έδαφος. Ο χρόνος κατά τον οποίο ένας χειριστής εξασκείται στο έδαφος σε εξομοιούμενη ενόργανη πτήση σε εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως εγκεκριμένη από την Αρχή Αδειοδότησης.

Χρόνος δι’ οργάνων. Χρόνος πτήσεως δι’ οργάνων ή χρόνος δι’ οργάνων στο έδαφος.

Αρχή Αδειοδότησης. Η Αρχή που έχει καθορισθεί από Συμβαλλόμενο Κράτος ως υπεύθυνη για την έκδοση των πτυχίων προσωπικού.

Σημείωση.– Στις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, η Αρχή Αδειοδότησης θεωρείται ότι έχει λάβει τις ακόλουθες ευθύνες από το Συμβαλλόμενο Κράτος:

α) Να εκτιμά τα προσόντα των υποψηφίων να κατέχουν πτυχίο ή ειδικότητα.

β) Να εκδίδει και να επικυρώνει πτυχία και ειδικότητες.

γ) Να ορίζει και να εξουσιοδοτεί εγκεκριμένα πρόσωπα.

δ) Να εγκρίνει εκπαιδευτικά προγράμματα.

ε) Να εγκρίνει τη χρήση εκπαιδευτικών συσκευών συνθετικής πτήσεως και να εξουσιοδοτεί τη χρήση τους προς απόκτηση εμπειρίας ή προς επίδειξη της ικανότητας που απαιτείται για την έκδοση πτυχίων ή ειδικοτήτων, και

στ) Να επικυρώνει τα πτυχία που εκδίδονται από άλλα Συμβαλλόμενα Κράτη.

Πιθανόν (likely). Στο κείμενο των ιατρικών διατάξεων του Κεφαλαίου 6, το πιθανόν σημαίνει με την πιθανότητα να συμβεί αυτό που είναι μη αποδεκτό από τον Ιατρικό Αξιολογητή.

Συντήρηση. Η εκτέλεση των καθηκόντων που απαιτούνται για την εξασφάλιση της συνεχιζόμενης πτητικής ικανότητας ενός αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένης και οποιασδήποτε ή συνδυασμού γενικής επισκευής, επιθεώρησης, αντικατάστασης, διόρθωσης βλάβης, και η ενσωμάτωση μιας τροποποίησης ή επισκευής.

Πιστοποιητικό υγείας. Το πιστοποιητικό που εκδίδεται από Συμβαλλόμενο Κράτος ότι ο κάτοχος του πτυχίου πληροί τις ειδικές απαιτήσεις υγειονομικής ικανότητας.

Ιατρικός αξιολογητής. Ιατρός που διαθέτει τα προσόντα και την εμπειρία να ασκεί αεροπορική ιατρική ο οποίος αξιολογεί ιατρικές αναφορές που υποβάλλονται στην Αρχή Αδειοδότησης από ιατρούς εξεταστές.

Ιατρός εξεταστής. Ιατρός με εκπαίδευση στην αεροπορική ιατρική και πρακτική γνώση και εμπειρία του αεροπορικού περιβάλλοντος, ο οποίος ορίζεται από την Αρχή Αδειοδότησης να εκτελεί ιατρικές εξετάσεις καταλληλότητας των υποψηφίων για πτυχία ή ειδικότητες για τις οποίες επιβάλλονται ιατρικές απαιτήσεις.

Νύχτα. Οι ώρες μεταξύ του τέλους του πολιτικού λυκόφωτος και της αρχής του πολιτικού λυκαυγούς ή οποιαδήποτε άλλη τέτοια περίοδος μεταξύ δύσης και ανατολής, όπως μπορεί να καθορισθεί από την αρμόδια αρχή.

Σημείωση.– Το πολιτικό λυκόφως τελειώνει το βράδυ όταν το κέντρο του ηλιακού δίσκου είναι 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα και ξεκινά το πρωί όταν το κέντρο του ηλιακού δίσκου είναι 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα.

Χειρίζομαι. Χειρίζομαι τα χειριστήρια πτήσεως αεροσκάφους κατά την πτήση.

Κυβερνήτης. Ο χειριστής ο οποίος ορίζεται από τον αερομεταφορέα, ή, στην περίπτωση της γενικής αεροπορίας, ο ιδιοκτήτης, που χειρίζεται και είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

Προβληματική χρήση ουσιών. Η χρήση μιας ή περισσοτέρων ψυχοκινητικών ουσιών από το αεροπορικό προσωπικό κατά τρόπο που:

α) συνιστά άμεση βλάβη στο χρήστη ή θέτει σε κίνδυνο τις ζωές, την υγεία ή την ευημερία των άλλων, ή/και

β) προκαλεί ή επιδεινώνει κάποιο επαγγελματικό, κοινωνικό, διανοητικό ή σωματικό πρόβλημα ή ανωμαλία.

Ψυχοκινητικές ουσίες. Το αλκοόλ, τα οπιοειδή, τα καναβοειδή, τα ηρεμιστικά και υπνωτικά, η κοκαΐνη, άλλα ψυχοδιεγερτικά, παραισθησιογόνα και πτητικά διαλύματα ενώ εξαιρούνται ο καφές και ο καπνός.

Ειδικευμένος Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας. Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας που κατέχει πτυχίο και κατάλληλες ειδικότητες σε ισχύ για τα καθήκοντα που θα ασκήσει.

Ειδικότητα. Η εξουσιοδότηση που λαμβάνεται ή συνδέεται με πτυχίο και αποτελεί μέρος αυτού, δηλώνοντας ειδικές συνθήκες, προνόμια ή περιορισμούς αναφορικά με το πτυχίο αυτό.

Επικύρωση (πτυχίου). Η ενέργεια του Συμβαλλόμενου Κράτους, ως εναλλακτική της έκδοσης δικού του πτυχίου, να αποδεχθεί πτυχίο που εκδόθηκε από άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος ως ισοδύναμο με το δικό του πτυχίο.

Υπογραφή τεχνικής αποδέσμευσης. Για να βεβαιώσει ότι η εργασία συντήρησης έχει ολοκληρωθεί ικανοποιητικά σύμφωνα με τα ισχύοντα Πρότυπα πτητικής ικανότητας, με την έκδοση της αποδέσμευσης μετά από συντήρηση που αναφέρεται στο Παράρτημα 6.

Σημαντικό. Στο περιεχόμενο των ιατρικών διατάξεων του Κεφαλαίου 6, το Σημαντικό σημαίνει σε ένα βαθμό ή της φύσης που είναι πιθανό να διακυβεύσει την ασφάλεια πτήσεων.

Χρόνος πτήσεως “Μόνος”. Ο χρόνος πτήσεως κατά τον οποίο ένας μαθητευόμενος χειριστής είναι ο μόνος επιβάτης αεροσκάφους.

Εκπαιδευτική Συσκευή Συνθετικής Πτήσεως. Οποιοσδήποτε από τους ακόλουθους τρεις τύπους συσκευών εδάφους στις οποίες προσομοιάζονται οι συνθήκες πτήσεως:

Ο εξομοιωτής πτήσεως, ο οποίος παρέχει ακριβή απεικόνιση του θαλάμου διακυβέρνησης συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους στην έκταση που τα μηχανικά, ηλεκτρικά, ηλεκτρονικά κλπ, οι λειτουργίες ελέγχου των συστημάτων του αεροσκάφους, το κανονικό περιβάλλον των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης καθώς και οι επιδόσεις και τα πτητικά χαρακτηριστικά αυτού του τύπου του αεροσκάφους εξομοιώνονται ρεαλιστικά.

Η εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσεως, η οποία παρέχει ρεαλιστικό περιβάλλον θαλάμου διακυβέρνησης και η οποία προσομοιώνει τις ανταποκρίσεις των οργάνων, απλές λειτουργίες ελέγχου των μηχανικών, ηλεκτρικών, ηλεκτρονικών, κλπ συστημάτων του αεροσκάφους, καθώς και τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά πτήσεως αεροσκάφους συγκεκριμένης κατηγορίας.

Η βασική εκπαιδευτική συσκευή πτήσεως δι' οργάνων, η οποία είναι εφοδιασμένη με κατάλληλα όργανα και η οποία προσομοιώνει το περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης ενός αεροσκάφους εν πτήση και υπό συνθήκες πτήσεως δι' οργάνων.

1.2 Γενικοί κανόνες που αφορούν τα πτυχία

Σημείωση 1.- Αν και η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία εκχωρεί στο Κράτος Νηολόγησης ορισμένες λειτουργίες τις οποίες το Κράτος αυτό έχει το δικαίωμα να ασκεί, ή υποχρεούται να ασκεί, ανάλογα με την περίπτωση, η Συνέλευση αναγνώρισε, με την Απόφαση Α23-13, ότι το Κράτος Νηολόγησης πιθανώς να αδυνατεί να ικανοποιήσει τις ευθύνες του επαρκώς σε περιπτώσεις όπου τα αεροσκάφη μισθώνονται, ναυλώνονται ή εναλλάσσονται - ιδιαίτερα χωρίς πληρώματα - από αερομεταφορέα άλλου Κράτους και ότι η Σύμβαση πιθανώς να μην καθορίζει επαρκώς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Κράτους του αερομεταφορέα σε τέτοιες περιπτώσεις μέχρι το χρόνο που θα τεθεί σε ισχύ το Άρθρο 83δις της Σύμβασης. Συνεπώς το Συμβούλιο συνέστησε ότι εάν, στις προαναφερθείσες περιπτώσεις το Κράτος Νηολόγησης αδυνατεί να ασκήσει επαρκώς τις λειτουργίες που του ανατέθηκαν από τη Σύμβαση, να αναθέσει στο Κράτος του αερομεταφορέα, υπό τον όρο ότι το τελευταίο Κράτος αποδέχεται, εκείνες τις λειτουργίες του Κράτους Νηολόγησης οι οποίες θα μπορούσαν να ασκηθούν επαρκέστερα από το Κράτος του αερομεταφορέα. Ενώ το Άρθρο 83δις της Σύμβασης τέθηκε σε ισχύ στις 20 Ιουνίου 1997 σχετικά με τα Συμβαλλόμενα Κράτη που έχουν επικυρώσει το σχετικό Πρωτόκολλο (Doc 9318), η προηγούμενη ενέργεια θα παραμείνει ιδιαίτερα σχετική για εκείνα τα Συμβαλλόμενα Κράτη τα οποία δεν έχουν συμβατικές σχέσεις υπό το Άρθρο 83δις. Έγινε αντιληπτό ότι εν αναμονή της έναρξης ισχύος του Άρθρου 83δις της Σύμβασης, η προηγούμενη ενέργεια θα ήταν μόνο θέμα διευκόλυνσης και δεν θα επηρέαζε είτε τις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγου που περιγράφει τις υποχρεώσεις του Κράτους Νηολόγησης ή κάθε άλλο τρίτο Κράτος. Πάντως, καθώς το Άρθρο 83δις της Σύμβασης τέθηκε σε ισχύ στις 20 Ιουνίου 1997, παρόμοιες συμφωνίες μεταβίβασης θα έχουν ισχύ για τα Συμβαλλόμενα Κράτη τα οποία έχουν επικυρώσει το σχετικό Πρωτόκολλο (Doc 9318) με την ικανοποίηση των προϋποθέσεων που καθιερώνονται στο Άρθρο 83δις.

Σημείωση 2.- Τα Διεθνή Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές καθιερώθηκαν για να εκδίδονται πτυχία στο ακόλουθο προσωπικό:

α) Ιπτάμενα πληρώματα
- Χειριστής ιδιωτικών αεροπλάνων
- Επαγγελματίας χειριστής αεροπλάνων
- Χειριστής εναερίων γραμμών αεροπλάνων
- Χειριστής ιδιωτικών ελικοπτέρων
- Επαγγελματίας χειριστής ελικοπτέρων
- Χειριστής εναερίων γραμμών ελικοπτέρων
- Χειριστής ανεμοπτέρου
- Χειριστής ελεύθερου αερόστατου
- Αεροναυτίλος
- Ιπτάμενος μηχανικός.

β) Άλλο Προσωπικό
- Συντήρησης αεροσκαφών (τεχνικός/ μηχανικός/ τεχνίτης)
- Ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας
- Επιμελητής πτήσεων
- Χειριστής αεροναυτικού σταθμού

1.2.1 Δικαιοδοσία άσκησης καθηκόντων μέλους πληρώματος διακυβέρνησης.

Ένα άτομο δεν πρέπει να εργάζεται ως μέλος πληρώματος διακυβέρνησης αεροσκάφους εκτός εάν κατέχει πτυχίο εν ισχύ που να δείχνει την συμμόρφωση με τους προδιαγραφές του παρόντος Παραρτήματος και σύμφωνα με τα καθήκοντα που πρόκειται να εκτελέσει το άτομο αυτό. Το πτυχίο πρέπει να έχει εκδοθεί από το Κράτος Νηολόγησης του αεροσκάφους ή από οποιοδήποτε άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος και να έχει επικυρωθεί από το Κράτος Νηολόγησης του αεροσκάφους αυτού.

Σημείωση.- Το άρθρο 29 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία απαιτεί όπως τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης φέρουν μαζί τους τα κατάλληλα πτυχία σε κάθε αεροσκάφος που εμπλέκεται στη διεθνή αεροπλοΐα.

1.2.2 Μέθοδος επικύρωσης πτυχίου

1.2.2.1 Όταν ένα Συμβαλλόμενο Κράτος επικυρώνει πτυχίο που εκδόθηκε από άλλο Συμβεβλημένο Κράτος, ως εναλλακτική λύση για την έκδοση δικού του πτυχίου, πρέπει να την καθιστά έγκυρη με κατάλληλη εξουσιοδότηση η οποία θα φέρεται μαζί με το προηγούμενο πτυχίο, αποδέχοντάς το ως ισοδύναμο του τελευταίου. Η εγκυρότητα της εξουσιοδότησης δεν πρέπει να επεκτείνεται πέραν της περιόδου ισχύος του πτυχίου.

Σημείωση.- Η διάταξη αυτή δεν έχει την πρόθεση να εμποδίσει το Κράτος που εξέδωσε το πτυχίο να επεκτείνει, με μια κατάλληλη γνωστοποίηση, την περίοδο ισχύος του πτυχίου χωρίς απαραίτητα να απαιτήσει είτε την επιστροφή του πτυχίου ή την παρουσία του κατόχου του πτυχίου ενώπιον των αρχών του Κράτους αυτού.

1.2.2 Σύσταση.- Πτυχίο χειριστή που εκδόθηκε από Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει να επικυρώνεται από άλλα Συμβαλλόμενα Κράτη για χρήση σε ιδιωτικές πτήσεις.

Σημείωση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη τα οποία χωρίς τυπικότητες επικυρώνουν πτυχίο που εκδόθηκε από άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος για χρήση σε ιδιωτικές πτήσεις ενθαρρύνονται να δημοσιεύουν αυτή τη διευκόλυνση στα Εγχειρίδια Αεροναυτικών Πληροφοριών τους.

1.2.3 Προνόμια του κατόχου πτυχίου

Το Συμβαλλόμενο Κράτος δεν πρέπει να επιτρέπει στον κάτοχο πτυχίου να ασκεί άλλα προνόμια πέραν από αυτά που εκχωρούνται με το πτυχίο αυτό.

1.2.4 Υγειονομική ικανότητα

Σημείωση 1.- Κατευθυντήριο υλικό δημοσιεύεται στο Manual on Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Σημείωση 2.- Προς ικανοποίηση των απαιτήσεων υγειονομικής ικανότητας για την έκδοση διαφόρων τύπων πτυχίων, ο υποψήφιος πρέπει να πληροί ορισμένες κατάλληλες ιατρικές απαιτήσεις οι οποίες καθορίζονται ως τρεις κατηγορίες ιατρικής γνωμάτευσης. Λεπτομέρειες δίνονται στα 6.2, 6.3, 6.4 και 6.5. Για να παρασχεθούν οι αναγκαίες αποδείξεις προς ικανοποίηση των απαιτήσεων του 1.2.4.1, η Αρχή Αδειοδότησης εκδίδει στον κάτοχο του πτυχίου το κατάλληλο πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1, τάξεως 2 και τάξεως 3. Αυτό μπορεί να γίνει κατά διαφόρους τρόπους όπως ένα ξεχωριστό πιστοποιητικό με κατάλληλο τίτλο, μια δήλωση επάνω στο πτυχίο, ένα εθνικό κανονισμό που ορίζει ότι το πιστοποιητικό υγείας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του πτυχίου, κλπ.

1.2.4.1 Ο υποψήφιος για πτυχίο πρέπει να διαθέτει, όπου απαιτείται, πιστοποιητικό υγείας που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 6.

1.2.4.2 Η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού υγείας πρέπει να αρχίζει από την ημέρα που πραγματοποιείται η ιατρική εξέταση. Η διάρκεια της περιόδου ισχύος πρέπει να είναι σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1.2.5.2.

1.2.4.2.1 Η περίοδος ισχύος μιας ιατρικής γνωμάτευσης δύναται να επεκταθεί, κατά την κρίση της Αρχής Αδειοδότησης, μέχρι 45 ημέρες.

Σημείωση.- Συνιστάται να αφήνεται η ημερολογιακή ημέρα κατά την οποία η ιατρική γνωμάτευση λήγει να παραμένει σταθερή χρόνο με το χρόνο επιτρέποντας την ημερομηνία λήξης του ισχύοντος πιστοποιητικού υγείας να είναι η αρχή της νέας περιόδου ισχύος, υπό τον όρο ότι η ιατρική εξέταση λαμβάνει χώρα κατά την διάρκεια της περιόδου ισχύος της ιατρικής γνωμάτευσης αλλά όχι περισσότερο από 45 ημέρες προ της λήξης της.

1.2.4.3 Με την εξαίρεση των αναφερομένων στο 1.2.5.2.3, τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης ή οι ελεγκτές της εναέριας κυκλοφορίας δεν πρέπει να ασκούν τα προνόμια του πτυχίου τους εκτός εάν κατέχουν ισχύον πιστοποιητικό υγείας κατάλληλο για το πτυχίο.

1.2.4.4 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να ορίζουν ιατρούς εξεταστές που διαθέτουν τα προσόντα και έχουν άδεια ασκήσεως ιατρικής, για να εκτελούν ιατρικές εξετάσεις ικανότητας υποψηφίων για την έκδοση ή ανανέωση πτυχίων ή ειδικοτήτων όπως καθορίζεται στα Κεφάλαια 2 και 3 και των κατάλληλων πτυχίων όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 4.

1.2.4.4.1 Οι ιατροί εξεταστές πρέπει να έχουν εκπαιδευτεί στην αεροπορική ιατρική και πρέπει να λαμβάνουν ανανέωση εκπαίδευσης κατά τακτά χρονικά διαστήματα. Πριν οριστούν, οι ιατροί εξεταστές πρέπει να επιδεικνύουν επάρκεια ικανότητας στην αεροπορική ιατρική.

1.2.4.4.2 Οι ιατροί εξεταστές πρέπει να έχουν πρακτική γνώση και εμπειρία των συνθηκών κάτω από τις οποίες οι κάτοχοι των πτυχίων και ειδικοτήτων εκτελούν τα καθήκοντά τους.

Σημείωση.- Παραδείγματα πρακτικών γνώσεων και εμπειριών είναι η εμπειρία στην πτήση, εμπειρία στον εξομοιωτή πτήσεων, επιτόπια παρακολούθηση ή όποια άλλη πρακτική εμπειρία κρίνεται αναγκαία από την Αρχή Αδειοδότησης προς ικανοποίηση αυτής της απαίτησης.

1.2.4.5 Οι υποψήφιοι πτυχίων ή ειδικοτήτων για τους οποίους επιβάλλεται υγειονομική ικανότητα, πρέπει να υπογράφουν και να δίνουν στον ιατρό εξεταστή μια δήλωση σημειώνοντας εάν έχουν υποστεί στο παρελθόν παρόμοια εξέταση και, εάν ναι, την ημερομηνία, τον τόπο και το αποτέλεσμα της τελευταίας εξέτασης. Πρέπει να αναφέρουν στον εξεταστή εάν είχαν αρνηθεί κάποια προηγούμενη ιατρική εξέταση, ή εάν ανεστάλη ή ανακλήθηκε και, εάν ναι, τους λόγους της άρνησης, αναστολής ή ανάκλησης.

1.2.4.5.1 Κάθε ανακριβής δήλωση προς τον ιατρό εξεταστή εκ μέρους υποψηφίου για πτυχίο ή ειδικότητα πρέπει να αναφέρεται στην Αρχή Αδειοδότησης του εκδίδοντος Κράτους, προς λήψη μέτρων που θεωρούνται κατάλληλα.

1.2.4.6 Μετά το πέρας των ιατρικών εξετάσεων του υποψηφίου σύμφωνα με το Κεφάλαιο 6, ο ιατρός εξεταστής πρέπει να συντονίζει τα αποτελέσματα της εξέτασης και να υποβάλλει ενυπόγραφη αναφορά, ή κάτι αντίστοιχο, στην Αρχή Αδειοδότησης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις, παραθέτοντας με λεπτομέρειες τα αποτελέσματα της εξέτασης και την αξιολόγηση των ευρημάτων σε σχέση με την υγειονομική ικανότητα.

1.2.4.6.1 Εάν η ιατρική αναφορά υποβάλλεται προς την Αρχή Αδειοδότησης σε ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να εξασφαλίζεται επαρκής αναγνώριση του εξεταστή.

1.2.4.6.2 Εάν η ιατρική εξέταση πραγματοποιείται από δύο ή περισσότερους ιατρούς εξεταστές, τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να ορίζουν έναν εξ αυτών ως υπεύθυνο για το συντονισμό των αποτελεσμάτων της εξέτασης, την αξιολόγηση των ευρημάτων σε σχέση με την υγειονομική ικανότητα και την υπογραφή της αναφοράς.

1.2.4.7 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να κάνουν χρήση των υπηρεσιών ιατρικών αξιολογητών για την αξιολόγηση των αναφορών που υποβάλλονται από τους ιατρούς εξεταστές προς την Αρχή Αδειοδότησης.

1.2.4.7.1 Ο ιατρός εξεταστής πρέπει να υποχρεούται να υποβάλλει επαρκή ιατρικά στοιχεία προς την Αρχή Αδειοδότησης για να μπορέσει η Αρχή να ελέγξει τις ιατρικές εξετάσεις.

Σημείωση.- Ο σκοπός αυτού του ελέγχου είναι να επιβεβαιωθεί ότι οι ιατροί εξεταστές πληρούν τα εφαρμοζόμενα Πρότυπα καλής πρακτικής.

1.2.4.8 Εάν δεν πληρούνται τα ιατρικά Πρότυπα που περιγράφονται στο Κεφάλαιο 6 για συγκεκριμένο πτυχίο, το κατάλληλο πιστοποιητικό υγείας δεν πρέπει να εκδοθεί ή ανανεωθεί εκτός εάν ικανοποιούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

α) πιστοποιημένη ιατρική γνωμάτευση αποδεικνύει ότι σε ειδικές περιπτώσεις η αποτυχία του υποψηφίου να καλύψει οποιαδήποτε απαίτηση, αριθμητική ή άλλη, είναι τέτοια ώστε η άσκηση των προνομίων του αιτηθέντος πτυχίου δεν είναι πιθανό να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια πτήσεων,

β) η σχετική ικανότητα, επιδεξιότητα και εμπειρία του υποψηφίου και οι επιχειρησιακές συνθήκες έχουν ληφθεί σοβαρά υπόψη, και

γ) το πτυχίο προσυπογράφεται με οποιονδήποτε ειδικό περιορισμό ή περιορισμούς όταν η ασφαλής εκτέλεση των καθηκόντων του κατόχου του πτυχίου εξαρτάται από την συμμόρφωση με τέτοιο περιορισμό ή περιορισμούς.

1.2.4.9 Το ιατρικό απόρρητο πρέπει να είναι πάντοτε σεβαστό.

1.2.4.9.1 Όλοι οι ιατρικές αναφορές και τα αρχεία πρέπει να φυλάσσονται ασφαλώς και η πρόσβαση να περιορίζεται στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό.

1.2.4.9.2 Όταν δικαιολογείται για επιχειρησιακούς λόγους, ο ιατρικός αξιολογητής πρέπει να αποφασίζει σε ποια έκταση οι σχετικές ιατρικές πληροφορίες παρουσιάζονται στους κατά αντικείμενο αρμοδίους της Αρχής Αδειοδότησης.

1.2.5 Εγκυρότητα των πτυχίων

1.2.5.1 Το Συμβαλλόμενο Κράτος, που έχει εκδώσει κάποιο πτυχίο, πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα προνόμια που εκχωρούνται με το πτυχίο αυτό, ή τις σχετικές ειδικότητες, δεν πρέπει να ασκούνται εκτός εάν ο κάτοχος διατηρεί την ικανότητα και πληροί τις απαιτήσεις για πρόσφατη εμπειρία που καθορίζεται από το Κράτος αυτό.

1.2.5.1.1 Το Συμβαλλόμενο Κράτος, που έχει εκδώσει κάποιο πτυχίο, πρέπει να εξασφαλίζει ότι άλλα Συμβαλλόμενα Κράτη θα είναι ικανοποιημένα ως προς την εγκυρότητα του πτυχίου.

Σημείωση 1.- Η διατήρηση της ικανότητας των μελών πληρώματος διακυβέρνησης, που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητική με την επίδειξη των ικανοτήτων κατά τη διάρκεια ελέγχων πτητικών ικανοτήτων οι οποίες διεξάγονται σύμφωνα με το Παράρτημα 6.

Σημείωση 2.- Η διατήρηση της ικανότητας μπορεί να καταγραφεί ικανοποιητικά στα αρχεία του αερομεταφορέα, στο προσωπικό βιβλίο πτήσεων του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης ή στο πτυχίο.

Σημείωση 3.- Τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης μπορούν, στην έκταση που αυτό είναι εφικτό από το Κράτος Νηολόγησης, να επιδεικνύουν την συνεχιζόμενη επάρκεια τους σε εκπαιδευτικές συσκευές συνθετικής πτήσεως εγκεκριμένες από το Κράτος αυτό.

Σημείωση 4.- Βλέπε το Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulators (Doc 9625).

1.2.5.2 Με την εξαίρεση των διατάξεων των 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4 και 1.2.5.2.5, ένα πιστοποιητικό υγείας που εκδίδεται σύμφωνα με τα 1.2.4.5 και 1.2.4.6 πρέπει να είναι έγκυο από την ημερομηνία της ιατρικής εξέτασης και για περίοδο όχι μεγαλύτερη από:

60 μήνες για το πτυχίο χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων

12 μήνες για το πτυχίο επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων

12 μήνες για το πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνων

60 μήνες για το πτυχίο χειριστή ιδιωτικών ελικοπτέρων

12 μήνες για το πτυχίο επαγγελματία χειριστή ελικοπτέρων

12 μήνες για το πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών ελικοπτέρων

60 μήνες για το πτυχίο χειριστή ανεμοπτέρων

60 μήνες για το πτυχίο χειριστή ελεύθερου αερόστατου

12 μήνες για το πτυχίο αεροναυτίλου

12 μήνες για το πτυχίο ιπταμένου μηχανικού

48 μήνες για το πτυχίο Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας

Σημείωση 1.- Οι περίοδοι ισχύος που αναφέρονται ανωτέρω μπορεί να επεκταθούν έως 45 ημέρες σύμφωνα με το. 1.2.4.2.1.

Σημείωση 2.- Όταν η περίοδος ισχύος υπολογίζεται σύμφωνα με το 1.2.5.2 και τις υποπαραγράφους του, ως προς τη μέτρηση του τελευταίου μήνα, θα περιλαμβάνει την ημέρα που έχει τον ίδιο ημερολογιακό αριθμό με την ημερομηνία της ιατρικής εξέτασης ή αν ο μήνας δεν έχει ημέρα με τον ίδιο αριθμό, την τελευταία ημέρα αυτού του μήνα.

1.2.5.2.1 Η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικό υγείας μπορεί να μειωθεί όταν αυτό ενδείκνυται κλινικά.

1.2.5.2.2 Όταν οι κάτοχοι πτυχίων χειριστή εναερίων γραμμών και επαγγελματία χειριστή για αεροπλάνα και ελικόπτερα, που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών με έναν μόνο χειριστή και μεταφέρουν επιβάτες, έχουν περάσει τα 40α τους γενέθλια, η περίοδος ισχύος που καθορίζεται στο 1.2.5.2 πρέπει να μειώνεται στους 6 μήνες.

1.2.5.2.3 Όταν οι κάτοχοι πτυχίων χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων και ελικοπτέρων, πτυχίου χειριστή ανεμόπτερου, πτυχίου χειριστή ελεύθερου αερόστατου και πτυχίου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας έχουν περάσει τα 40α τους γενέθλια, η περίοδος ισχύος που καθορίζεται στο 1.2.5.2 πρέπει να μειώνεται στους 24 μήνες.

1.2.5.2.4 Σύσταση.- Όταν οι κάτοχοι πτυχίων χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων και ελικοπτέρων, πτυχίων χειριστή ανεμοπτέρων, πτυχίων χειριστή ελεύθερων αερόστατων και πτυχίων Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας έχουν περάσει τα 50α τους γενέθλια, η περίοδος ισχύος που καθορίζεται στο 1.2.5.2 πρέπει να μειώνεται στους 12 μήνες.

Σημείωση.- Οι ανωτέρω περίοδοι ισχύος βασίζονται στην ηλικία του υποψηφίου κατά τον χρόνο που υποβάλλεται στην ιατρική εξέταση.

1.2.5.2.5 Περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ιατρικές εξετάσεις μπορεί να αναβληθούν. Η καθιερωμένη επανεξέταση κατόχου πτυχίου που ίπταται σε περιοχές μακριά από καθορισμένες μονάδες ιατρικών εξετάσεων, μπορεί να αναβληθεί κατά την κρίση της Αρχής Αδειοδότησης, υπό τον όρο ότι η αναβολή πρέπει να γίνεται μόνο σαν εξαίρεση και δεν πρέπει να υπερβαίνει:

α) μια ενιαία περίοδο έξι μηνών στην περίπτωση μέλους πληρώματος διακυβέρνησης αεροσκάφους εμπλεγμένου σε μη δημόσιες πτητικές λειτουργίες.

β) δύο συνεχόμενες περιόδους τριών μηνών εκάστης, στην περίπτωση μέλους πληρώματος διακυβέρνησης αεροσκάφους εμπλεγμένου σε δημόσιες πτητικές λειτουργίες υπό τον όρο ότι σε κάθε περίπτωση θα επιτυγχάνεται μια θετική ιατρική αναφορά μετά την εξέταση από εξουσιοδοτημένο ιατρό εξεταστή της υπόψη περιοχής ή, στην περίπτωση που τέτοιος εξουσιοδοτημένος ιατρός εξεταστής δεν διατίθεται, από έναν ιατρό που έχει νόμιμα προσόντα να ασκεί ιατρική στην περιοχή. Η αναφορά της ιατρικής εξέτασης πρέπει να στέλνεται στην Αρχή Αδειοδότησης από όπου εκδόθηκε το πτυχίο.

γ) στην περίπτωση χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών, μια ενιαία περίοδος που δεν υπερβαίνει τους 24 μήνες εκεί που η ιατρική εξέταση πραγματοποιείται από έναν ιατρό εξεταστή ορισμένο σύμφωνα με το 1.2.4.4 από το Συμβαλλόμενο Κράτος στο οποίο ο αιτών διαμένει προσωρινά. Αναφορά της ιατρικής εξέτασης πρέπει να στέλνεται στην Αρχή Αδειοδότησης από όπου εκδόθηκε το πτυχίο.

1.2.6 Μείωση της υγειονομικής ικανότητας.

1.2.6.1 Κάτοχοι πτυχίων που προβλέπονται στο παρόν Παράρτημα δεν πρέπει να ασκούν τα προνόμια των πτυχίων τους και τις συναφείς ειδικότητες καθ' οποιονδήποτε χρόνο, όταν είναι ενήμεροι οποιασδήποτε μείωσης στην υγειονομική τους ικανότητα η οποία ίσως τους καθιστούσε ανίκανους να ασκούν τα προνόμια αυτά ασφαλώς και κατάλληλα.

1.2.6.1.1 Σύσταση.- Οι κάτοχοι πτυχίων πρέπει να ενημερώνουν την Αρχή Αδειοδότησης για επιβεβαιωμένη εγκυμοσύνη ή οποιαδήποτε μείωση της υγειονομικής ικανότητας για περίοδο μεγαλύτερη από 20 ημέρες ή όταν απαιτείται συνεχής θεραπεία με συνταγογραφημένα φάρμακα ή όταν απαιτείται θεραπεία σε νοσοκομείο.

1.2.6.1.2 Σύσταση.- Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει, κατά το πρακτικώς δυνατόν, να εξασφαλίζει ότι οι κάτοχοι πτυχίων δεν ασκούν τα προνόμια των πτυχίων τους και των συναφών ειδικοτήτων κατά οποιαδήποτε περίοδο κατά την οποία η υγειονομική τους ικανότητα έχει, για οποιονδήποτε λόγο, μειωθεί σε έκταση που θα εμπόδιζε την έκδοση ή την ανανέωση του πιστοποιητικού υγείας τους.

1.2.7 Χρήση ψυχοκινητικών ουσιών.

1.2.7.1 Οι κάτοχοι πτυχίων που προβλέπονται στο παρόν Παράρτημα δεν πρέπει να ασκούν τα προνόμια των πτυχίων τους και των συναφών ειδικοτήτων όταν είναι υπό την επίδραση της όποιας ψυχοκινητικής ουσίας η οποία ίσως τους καθιστούσε ανίκανους να ασκήσουν αυτά τα προνόμια ασφαλώς και κατάλληλα.

1.2.7.2 Οι κάτοχοι πτυχίων που προβλέπονται στο παρόν Παράρτημα δεν πρέπει να εμπλέκονται σε οποιαδήποτε προβληματική χρήση ουσιών.

1.2.7.3 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να εξασφαλίζουν, κατά το πρακτικώς δυνατόν, ότι όλοι οι κάτοχοι πτυχίων που εμπλέκονται σε κάθε είδους προβληματική χρήση ουσιών θα εντοπίζονται και θα απομακρύνονται από τις κρίσιμες από πλευράς ασφαλείας λειτουργίες τους. Η επιστροφή στις κρίσιμες αυτές λειτουργίες, μπορεί να επανεξετάζεται μετά από επιτυχή θεραπεία ή, στις περιπτώσεις όπου δεν απαιτείται θεραπεία, μετά από τη διακοπή της προβληματικής χρήσης ουσιών και αφού διαπιστωθεί ότι η συνεχής άσκηση των καθηκόντων του ατόμου δεν είναι πιθανό να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Σημείωση.- Κατευθύνσεις επί καταλλήλων μεθόδων αναγνώρισης (που θα μπορούσαν να συμπεριλαμβάνουν βιοχημικά τεστ σε περιπτώσεις όπως πριν από την πρόσληψη, μετά από εύλογη υποψία, μετά από ατυχήματα/περιστατικά, κατά διαστήματα και απρογραμμάτιστα) καθώς και επί άλλων θεμάτων πρόληψης περιέχονται στο Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation (Doc 9654).

1.2.8 Εγκεκριμένη εκπαίδευση και εγκεκριμένοι εκπαιδευτικοί οργανισμοί.

Σημείωση.- Τα προσόντα που απαιτούνται για την έκδοση πτυχίων προσωπικού μπορούν να αποκτηθούν πιο εύκολα και γρήγορα από υποψηφίους οι οποίοι παρακολουθούν στενά εποπτευόμενα, συστηματικά και συνεχή σχήματα εκπαίδευσης, συμμορφούμενοι με ένα σχεδιασμένο πρόγραμμα ή ύλη. Ανάλογη μέριμνα έχει ληφθεί για κάποια μείωση στις απαιτήσεις εμπειρίας για την έκδοση ορισμένων πτυχίων και ειδικοτήτων που προσδιορίζονται σ' αυτά τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, αναφορικά με τον υποψήφιο που έχει συμπληρώσει επιτυχώς ένα κύκλο μαθημάτων εγκεκριμένης εκπαίδευσης.

1.2.8.1 Η εγκεκριμένη εκπαίδευση πρέπει να παρέχει ένα επίπεδο ικανότητας τουλάχιστον ισοδύναμο με εκείνο που προβλέπεται από τις απαιτήσεις ελάχιστης εμπειρίας για το προσωπικό που δεν λαμβάνει παρόμοια εγκεκριμένη εκπαίδευση.

1.2.8.2 Η έγκριση ενός οργανισμού που παρέχει εκπαίδευση πληρωμάτων διακυβέρνησης από ένα Κράτος, πρέπει να εξαρτάται από την επίδειξη συμμόρφωσης του υποψηφίου με τις απαιτήσεις του Προσαρτήματος 2.

Σημείωση.- Κατευθύνσεις για την έγκριση ενός οργανισμού που παρέχει εκπαίδευση πληρωμάτων διακυβέρνησης παρέχονται στο Εγχειρίδιο για την Έγκριση Οργανισμών που παρέχουν Εκπαίδευση Πληρωμάτων Διακυβέρνησης (στο στάδιο της προετοιμασίας).

1.2.9 Επάρκεια γλώσσας.

1.2.9.1 Οι χειριστές αεροπλάνων και ελικοπτέρων και εκείνοι οι αεροναυτίλοι που απαιτείται να κάνουν χρήση ραδιοτηλεφώνων επί αεροσκάφους, πρέπει να επιδεικνύουν την ικανότητα να ομιλούν και να κατανοούν τη γλώσσα που χρησιμοποιείται για ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες.

Σημείωση.- Σε εκτέλεση του άρθρου 42 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία,, η παράγραφος 1.2.9.1 δεν έχει εφαρμογή στο προσωπικό του οποίου τα πτυχία έχουν αρχικά εκδοθεί προ τις 5ης Μαρτίου 2004 αλλά, σε κάθε περίπτωση, έχουν εφαρμογή στο προσωπικό του οποίου τα πτυχία παραμένουν σε ισχύ μετά την 5η Μαρτίου 2008.

1.2.9.2 Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και οι χειριστές αεροναυτικών σταθμών πρέπει να επιδεικνύουν την ικανότητα να ομιλούν και να κατανοούν τη γλώσσα που χρησιμοποιείται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες.

1.2.9.3 Σύσταση.- Οι ιπτάμενοι μηχανικοί και οι χειριστές ανεμοπτέρων και ελεύθερων αερόστατων θα πρέπει να έχουν την ικανότητα να ομιλούν και να κατανοούν τη γλώσσα που χρησιμοποιείται σε ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες.

1.2.9.4 Από την 5η Μαρτίου 2008, οι χειριστές αεροπλάνων και ελικοπτέρων, οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και οι χειριστές αεροναυτικών σταθμών πρέπει να επιδεικνύουν την ικανότητα να ομιλούν και να κατανοούν τη γλώσσα που χρησιμοποιείται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες στο επίπεδο που προσδιορίζεται στις απαιτήσεις γλωσσικής επάρκειας του Προσαρτήματος.

1.2.9.5 Σύσταση.- Οι χειριστές αεροπλάνων και ελικοπτέρων, οι αεροναυτίλοι που απαιτείται να κάνουν χρήση ραδιοτηλεφώνων επί αεροσκάφους, οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και οι χειριστές αεροναυτικών σταθμών θα πρέπει να επιδεικνύουν την ικανότητα να ομιλούν και να κατανοούν τη γλώσσα που χρησιμοποιείται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες στο επίπεδο που προσδιορίζεται στις απαιτήσεις γλωσσικής επάρκειας του Προσαρτήματος.

1.2.9.6 Από την 5η Μαρτίου 2008, η επάρκεια γλώσσας των χειριστών αεροπλάνων και ελικοπτέρων, των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και των χειριστών αεροναυτικών σταθμών που επιδεικνύουν επάρκεια κάτω από το Επιδέξιο Επίπεδο (Επίπεδο 6) πρέπει να αξιολογούνται επίσημα κατά διαστήματα σύμφωνα με το ατομικά επιδεικνυόμενο επίπεδο επάρκειας.

1.2.9.7 Σύσταση.- Η επάρκεια γλώσσας των χειριστών αεροπλάνων και ελικοπτέρων, των αεροναυτίλων που

απαιτείται να κάνουν χρήση ραδιοτηλεφώνων επί αεροσκάφους, οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και οι χειριστές αεροναυτικών σταθμών οι οποίοι επιδεικνύουν επάρκεια κάτω από το Επιδέξιο Επίπεδο (Επίπεδο 6) θα πρέπει να αξιολογούνται επίσημα κατά διαστήματα σύμφωνα με το ατομικά επιδεικνυόμενο επίπεδο επάρκειας, ως ακολούθως:

α) εκείνοι που επιδεικνύουν επάρκεια γλώσσας στο Επιχειρησιακό Επίπεδο (Επίπεδο 4) θα πρέπει να αξιολογούνται τουλάχιστον μια φορά κάθε 3 χρόνια, και

β) εκείνοι που επιδεικνύουν επάρκεια γλώσσας στο Προχωρημένο Επίπεδο (Επίπεδο 5) θα πρέπει να αξιολογούνται τουλάχιστον μια φορά κάθε 6 χρόνια.

Σημείωση 1.- Επίσημη αξιολόγηση δεν απαιτείται στους υποψηφίους που επιδεικνύουν ειδική επάρκεια γλώσσας π.χ. γηγενείς και πολύ εύγλωττοι μη γηγενείς ομιλητές με διάλεκτο η προφορά κατανοητή στη διεθνή αεροναυτική κοινωνία.

Σημείωση 2.- Οι διατάξεις του 1.2.9 αναφέρονται στο Παράρτημα 10, Τόμος ΙΙ, Κεφάλαιο 5, ενώ η γλώσσα που χρησιμοποιείται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες μπορεί να είναι η γλώσσα που χρησιμοποιείται κανονικά από το σταθμό στο έδαφος ή η Αγγλική. Στην πράξη, συνεπώς, θα υπάρξουν καταστάσεις όπου τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης θα απαιτηθεί να μιλούν μόνο τη γλώσσα που χρησιμοποιείται κανονικά από το σταθμό εδάφους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.
ΠΤΥΧΙΑ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ

2.1 Γενικοί κανόνες που αφορούν πτυχία και ειδικότητες χειριστών.

2.1.1 Γενικοί προσδιορισμοί πτυχίων

2.1.1.1 Ένα άτομο δεν πρέπει να ενεργεί είτε ως κυβερνήτης είτε ως συγκυβερνήτης αεροσκάφους σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες κατηγορίες εκτός εάν είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου:

- αεροπλάνο
- ελικόπτερο
- ανεμόπτερο
- ελεύθερο αερόστατο

2.1.1.2 Η κατηγορία του αεροσκάφους πρέπει να περιλαμβάνεται στον τίτλο του πτυχίου αυτού ή να προσυπογράφεται ως κατηγορία ειδικότητας στο πτυχίο.

2.1.1.2.1 Όταν ο κάτοχος πτυχίου χειριστή ζητά πτυχίο για επιπλέον κατηγορία αεροσκάφους, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει είτε:

α) να εκδίδει στον κάτοχο του πτυχίου επιπλέον πτυχίο χειριστή για την κατηγορία του αεροσκάφους, είτε

β) να προσυπογράφει το αρχικό πτυχίο με τη νέα ειδικότητα κατηγορίας, σύμφωνα με τους όρους του 2.1. 2.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις της ειδικότητας κατηγορίας δίνονται σε όρους προδιαγραφών αδειοδότησης για χειριστές και σε επίπεδα ανάλογα με τα προνόμια που θα παραχωρηθούν στον κάτοχο του πτυχίου.

2.1.1.3 Ο υποψήφιος πρέπει, πριν λάβει οποιοδήποτε πτυχίο χειριστή ή ειδικότητα, να πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με ηλικία, γνώσεις, εμπειρία, πτητική εκπαίδευση, επιδεξιότητα και υγειονομική ικανότητα, όπως καθορίζονται για το υπόψη πτυχίο ή ειδικότητα.

2.1.1.3.1 Ο υποψήφιος για οποιοδήποτε πτυχίο χειριστή ή ειδικότητα πρέπει να επιδεικνύει, κατά τον τρόπο που ορίζει η Αρχή Αδειοδότησης, εκείνες τις απαιτήσεις γνώσεων και επιδεξιοτήτων όπως καθορίζονται για το υπόψη πτυχίο ή ειδικότητα.

2.1.2 Ειδικότητες Κατηγορίας

2.1.2.1 Όταν εκχωρούνται, οι ειδικότητες κατηγορίας πρέπει να είναι για κατηγορίες αεροσκαφών που αναφέρονται στο 2.1.1.1.

2.1.2.2 Οι ειδικότητες κατηγορίας δε πρέπει να προσυπογράφονται επί του πτυχίου όταν η κατηγορία περιλαμβάνεται στον τίτλο αυτού.

2.1.2.3 Κάθε επιπρόσθετη ειδικότητα κατηγορίας που προσυπογράφεται επί του πτυχίου χειριστή πρέπει να περιέχει το επίπεδο προνομίων του πτυχίου για το οποίο παραχωρείται η ειδικότητα κατηγορίας.

2.1.2.4 Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή που ζητά επιπρόσθετες ειδικότητες κατηγορίας πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος ανάλογα με τα προνόμια για τα οποία ζητείται η ειδικότητα κατηγορίας.

2.1.3 Ειδικότητες τάξεως και τύπου

2.1.3.1 Οι ειδικότητες τάξεως πρέπει να καθορίζονται για αεροπλάνα που πιστοποιούνται για πτητική λειτουργία με ένα μόνο χειριστή και πρέπει να περιλαμβάνουν:

α) μονοκινητήρια εδάφους,

β) μονοκινητήρια θάλασσας,

γ) πολυκινητήρια εδάφους,

δ) πολυκινητήρια θάλασσας.

Σημείωση.- Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής δεν εμποδίζουν την καθιέρωση άλλων ειδικοτήτων τάξεως εντός αυτού του βασικού πλαισίου.

2.1.3.1.1 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να εξετάσουν την καθιέρωση ειδικότητας τάξεως για εκείνα τα ελικόπτερα που πιστοποιούνται για πτητική λειτουργία με ένα χειριστή και τα οποία έχουν παρεμφερείς χειρισμούς, επιδόσεις και αλλά χαρακτηριστικά.

2.1.3.2 Ειδικότητες τύπου πρέπει να καθιερωθούν για:

α) κάθε τύπο αεροσκάφους που πιστοποιείται για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών.

β) κάθε τύπο ελικοπτέρου που πιστοποιείται για πτητική λειτουργία με ένα μόνο χειριστή εκτός όπου η ειδικότητα τάξεως έχει εκδοθεί σύμφωνα το 2.1.3.1.1, και

γ) οποιονδήποτε τύπο αεροσκάφους οποτεδήποτε θεωρείται απαραίτητο από την Αρχή Αδειοδότησης.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις ειδικοτήτων τάξεως και τύπου για ανεμόπτερα και ελεύθερα αερόστατα δεν έχουν αποφασιστεί.

2.1.3.3 Όταν ένας υποψήφιος επιδεικνύει επιδεξιότητα και γνώση για την αρχική έκδοση πτυχίου χειριστή, η κατηγορία και οι ειδικότητες οι ανάλογες με την τάξη ή τον τύπο του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται κατά την επίδειξη πρέπει να αναγράφονται στο πτυχίο.

2.1.4 Περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτούνται ειδικότητες τάξεως και τύπου

2.1.4.1 Το Συμβαλλόμενο Κράτος που έχει εκδώσει πτυχίο χειριστή δεν πρέπει να επιτρέπει στον κάτοχο αυτού του πτυχίου να ενεργεί είτε ως κυβερνήτης είτε ως συγκυβερνήτης αεροπλάνου ή ελικοπτέρου εκτός εάν ο κάτοχος έχει λάβει εξουσιοδότηση ως ακολούθως:

α) την κατάλληλη ειδικότητα τάξεως που καθορίζεται στο 2.1.3.1, ή

β) ειδικότητα τύπου όταν απαιτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του 2.1.3.2.

2.1.4.1.1 Όταν εκδίδεται ειδικότητα τύπου που περιορίζει τα προνόμια σε αυτά του συγκυβερνήτη ή που περιορίζει τα προνόμια σε αυτά του χειριστή μόνο κατά τη φάση πλεύσης της πτήσεως, τέτοιος περιορισμός πρέπει να προσυπογράφεται επί της ειδικότητας.

2.1.4.2 Για σκοπούς εκπαίδευσης, δοκιμών ή μη εμπορικών πτήσεων για ειδικούς σκοπούς χωρίς να μεταφέρουν επιβάτες, ειδική εξουσιοδότηση μπορεί να δοθεί εγγράφως στον κάτοχο του πτυχίου από την Αρχή Αδειοδότησης αντί να εκδίδεται ειδικότητα τάξεως ή τύπου σύμφωνα με το 2.1.4.1. Η ισχύς της εξουσιοδότησης αυτής πρέπει να περιορίζεται στο χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωση της ειδικής πτήσης.

2.1.5 Απαιτήσεις για την έκδοση ειδικοτήτων τάξεως και τύπου

2.1.5.1 Ειδικότητα τάξεως

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει βαθμό επιδεξιότητας κατάλληλο για το πτυχίο σε αεροσκάφος της τάξεως για την οποία ζητείται η ειδικότητα.

2.1.5.2 Ειδικότητα τύπου όπως απαιτείται από το 2.1.3.2 α)

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει:

α) αποκτήσει, κάτω από κατάλληλη επίβλεψη, εμπειρία στον κατάλληλο τύπο αεροσκάφους ή/και στον εξομοιωτή πτήσης στα ακόλουθα:

-κανονικές διαδικασίες πτήσεως και ελιγμούς κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης.

-μη κανονικές και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και ελιγμούς σε περίπτωση βλαβών και δυσλειτουργιών των συσκευών, όπως του κινητήρα, των συστημάτων και του σκάφους,

-όπου απαιτείται, ενόργανες διαδικασίες, περιλαμβάνοντας ενόργανη προσέγγιση, αποτυχημένη προσέγγιση και διαδικασίες προσγείωσης υπό συνθήκες κανονικές, μη κανονικές και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης εικονικής βλάβης κινητήρα,

-Διαδικασίες για ανικανότητα πληρώματος να εκπληρώσει τα καθήκοντα του και συντονισμό πληρώματος συμπεριλαμβανομένης της ανάθεσης καθηκόντων χειριστή. Συνεργασία πληρώματος και χρήση του καταλόγου ελέγχου ενεργειών (Check List),

Σημείωση.- Επισημαίνεται η Σύσταση 2.1.8.2 για τα απαιτούμενα προσόντα χειριστών που παρέχουν πτητική εκπαίδευση.

β) επιδείξει την επιδεξιότητα και γνώση που απαιτείται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του κατάλληλου τύπου αεροσκάφους, ανάλογα με τα καθήκοντα του κυβερνήτη ή του συγκυβερνήτη, κατά περίπτωση, και

γ) επιδείξει, στο επίπεδο του πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών, εκτεταμένη γνώση που καθορίζεται από την Αρχή Αδειοδότησης επί τη βάσει των απαιτήσεων που καθορίζονται στα 2.5.1.2 ή 2.9.1.2, κατά περίπτωση.

2.1.5.3 Ειδικότητα τύπου όπως απαιτείται από το 2.1.3.2 β) και γ)

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την επιδεξιότητα και γνώση που απαιτείται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του υπόψη τύπου αεροσκάφους, σε σχέση με τις απαιτήσεις έκδοσης πτυχίου και τις χειριστικές λειτουργίες του υποψηφίου.

2.1.6 Χρήση εκπαιδευτικών συσκευών συνθετικής πτήσεως για την επίδειξη δεξιότητας

Η χρήση εκπαιδευτικής συσκευής συνθετικής πτήσεως για την εκτέλεση όποιου ελιγμού απαιτείται κατά τη διάρκεια της επίδειξης δεξιότητας για την έκδοση πτυχίου ή ειδικότητας πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή Αδειοδότησης η οποία πρέπει να εξασφαλίζει ότι η χρησιμοποιούμενη εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως είναι κατάλληλη για το σκοπό.

2.1.7 Περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται ειδικότητα πτήσεως δι΄ οργάνων

Το Συμβαλλόμενο Κράτος, που έχει εκδώσει πτυχίο χειριστή, δεν πρέπει να επιτρέπει στον κάτοχό αυτού να ενεργεί είτε ως κυβερνήτης είτε ως συγκυβερνήτης αεροσκάφους υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR) εκτός εάν ο κάτοχος έχει λάβει κατάλληλη εξουσιοδότηση από το Συμβαλλόμενο Κράτος. Η κατάλληλη εξουσιοδότηση πρέπει να περιλαμβάνει ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων κατάλληλη για την κατηγορία του αεροσκάφους.

Σημείωση.- Η ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων περιλαμβάνεται στο πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου, και οι διατάξεις του 2.1.7 δεν αποκλείουν την έκδοση πτυχίου που έχει ενσωματωμένη την ειδικότητα πτήσεως δι΄ οργάνων.

2.1.8 Περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται εξουσιοδότηση για εκτέλεση πτητικής εκπαίδευσης

2.1.8.1 Το Συμβαλλόμενο Κράτος, που έχει εκδώσει πτυχίο χειριστή, δεν πρέπει να επιτρέπει στον κάτοχο αυτού να εκτελεί πτητική εκπαίδευση που απαιτείται για την έκδοση πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου ή ελικοπτέρου, επαγγελματικού πτυχίου χειριστή αεροπλάνου ή ελικοπτέρου, ειδικότητας πτήσεως δι' οργάνων αεροπλάνου ή ελικοπτέρου, ή ειδικότητα εκπαιδευτή πτήσεως κατάλληλη για αεροπλάνα ή ελικόπτερα, εκτός εάν ο κάτοχος αυτής έχει λάβει κατάλληλη εξουσιοδότηση από το Συμβαλλόμενο Κράτος. Η κατάλληλη εξουσιοδότηση πρέπει να περιλαμβάνει:

α) ειδικότητα εκπαιδευτή πτήσεως επί του πτυχίου του κατόχου, ή

β) το δικαίωμα να ενεργεί ως αντιπρόσωπος εγκεκριμένου οργανισμού εξουσιοδοτημένου από την Αρχή Αδειοδότησης να εκτελεί πτητική εκπαίδευση, ή

γ) μια ειδική εξουσιοδότηση που εκχωρείται από το Συμβαλλόμενο Κράτος που εξέδωσε το πτυχίο.

2.1.8.2 Σύσταση.- Το Συμβαλλόμενο Κράτος, που έχει εκδώσει πτυχίο χειριστή, δεν θα πρέπει να επιτρέπει στον κάτοχο αυτού να εκτελεί πτητική εκπαίδευση για την έκδοση οποιουδήποτε πτυχίου ή ειδικότητας που δεν καθορίζεται στο 2.1.8.1 ανωτέρω εκτός εάν ο κάτοχος αυτός έχει λάβει κατάλληλη εξουσιοδότηση από αυτό το Συμβαλλόμενο Κράτος.

2.1.9 Πίστωση χρόνου πτήσεως

2.1.9.1 Ο μαθητευόμενος χειριστής ή ο κάτοχος πτυχίου χειριστή πρέπει να δικαιούνται να πιστωθούν ολόκληρο το χρόνο πτήσεως μόνος, εκπαίδευσης επί αεροσκάφους διπλού χειρισμού και χρόνου πτήσεως κυβερνήτη ως προς το συνολικό χρόνο πτήσεως που απαιτείται για την αρχική έκδοση πτυχίου χειριστή ή την έκδοση πτυχίου χειριστή υψηλότερου βαθμού.

2.1.9.2 Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή, όταν ενεργεί ως συγκυβερνήτης αεροσκάφους που απαιτείται να ίπταται με συγκυβερνήτη, πρέπει να δικαιούται να πιστωθεί με όχι περισσότερο από το 50 τοις εκατό του χρόνου πτήσεως συγκυβερνήτη ως προς το συνολικό χρόνο πτήσεως που απαιτείται για πτυχίο χειριστή υψηλότερου βαθμού.

2.1.9.3 Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή, όταν ενεργεί ως συγκυβερνήτης που εκτελεί, υπό την επίβλεψη του κυβερνήτη, τις λειτουργίες και τα καθήκοντα κυβερνήτη,

πρέπει να δικαιούνται να πιστωθεί πλήρως με αυτό το χρόνο πτήσεως ως προς το συνολικό χρόνο πτήσεως που απαιτείται για πτυχίο χειριστή υψηλότερου βαθμού.

2.1.10 Περικοπή προνομίων χειριστών που έχουν φθάσει 60ά τους γενέθλια

2.1.10.1 Το Συμβαλλόμενο Κράτος, που έχει εκδώσει πτυχία χειριστών, δεν πρέπει να επιτρέπει στους κατόχους αυτών να ενεργούν ως κυβερνήτες αεροσκάφους εμπλεγμένου σε προγραμματισμένες διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες ή μη προγραμματισμένες διεθνείς πτητικές λειτουργίες αερομεταφορών για αμοιβή ή ενοικίαση εάν οι κάτοχοι των πτυχίων έχουν συμπληρώσει τα 60ά τους γενέθλια.

2.1.10.2 Σύσταση.- Το Συμβαλλόμενο Κράτος, που έχει εκδώσει πτυχία χειριστών, δεν θα πρέπει να επιτρέπει στους κατόχους αυτών να ενεργούν ως συγκυβερνήτες αεροσκάφους εμπλεγμένου σε προγραμματισμένες διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες ή μη προγραμματισμένες διεθνείς πτητικές λειτουργίες αερομεταφορών για αμοιβή η ενοικίαση εάν οι κάτοχοι των πτυχίων έχουν συμπληρώσει τα 60ά τους γενέθλια.

2.2 Μαθητευόμενος χειριστής

2.2.1 Ο μαθητευόμενος χειριστής πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που επιβάλλονται από το αρμόδιο Συμβαλλόμενο Κράτος. Κατά τον ορισμό αυτών των απαιτήσεων τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα προνόμια που εκχωρούνται δεν θα επιτρέπουν στους μαθητευόμενους χειριστές να θέτουν σε κίνδυνο την αεροναυτιλία.

2.2.2 Ο μαθητευόμενος χειριστής δεν πρέπει να ίπταται μόνος εκτός εάν είναι υπό την επίβλεψη, ή με την εξουσιοδότηση, ενός εξουσιοδοτημένου εκπαιδευτή πτήσεως.

2.2.2.1 Ο μαθητευόμενος χειριστής δεν πρέπει να ίπταται μόνος σε αεροσκάφος που εκτελεί διεθνή πτήση εκτός εάν έχει επιτευχθεί ειδική ή γενική διευθέτηση μεταξύ των ενδιαφερομένων συμβεβλημένων κρατών.

2.2.3 Υγειονομική ικανότητα.

Το Συμβαλλόμενο Κράτος δεν πρέπει να επιτρέπει σε μαθητευόμενο χειριστή να ίπταται μόνος εκτός εάν ο μαθητευόμενος χειριστής κατέχει σε ισχύ πιστοποιητικό υγείας τάξεως 2.

2.3 Πτυχία χειριστών ιδιωτικών αεροπλάνων

Σημείωση.- Το Training Manual (Doc 7192), Μέρος Β-5, περιέχει υλικό κατεύθυνσης για κύκλο μαθημάτων εκπαίδευσης για το πτυχίο χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου.

2.3.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

2.3.1.1 Ηλικία.

Ο υποψήφιος δεν πρέπει να είναι κάτω από την ηλικία των 17 ετών.

2.3.1.2 Γνώσεις.

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα προνόμια που του εκχωρεί η κατοχή πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σχετικοί με τον κάτοχο πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου. Κανόνες αέρος. Κατάλληλες πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας,

β) αρχές λειτουργίας των κινητήρων, συστημάτων και οργάνων του αεροπλάνου,

γ) περιορισμοί λειτουργίας αεροπλάνων και κινητήρων. Σχετικές επιχειρησιακές πληροφορίες από το εγχειρίδιο πτήσης ή άλλο κατάλληλο έντυπο,

Επιδόσεις πτήσεως και σχεδίαση

δ) επιδράσεις της κατανομής φορτίου και μάζας επί των χαρακτηριστικών της πτήσεως. Υπολογισμοί μάζας και ευστάθειας,

ε) χρήση και πρακτική εφαρμογή των στοιχείων επιδόσεων απογείωσης, προσγείωσης και άλλων,

στ) σχεδίαση προ πτήσεως και κατά τη διαδρομή πτήσεως κατάλληλη για πτητικές λειτουργίες ιδιωτικών αεροσκαφών και υπό συνθήκες VFR. Προετοιμασία και υποβολή σχεδίων πτήσεως προς τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας. Κατάλληλες διαδικασίες των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας. Διαδικασίες αναφοράς θέσεως. Διαδικασίες ρυθμίσεως υψομέτρου. Πτητικές λειτουργίες σε περιοχές πυκνής εναέριας κυκλοφορίας,

Ανθρώπινες επιδόσεις

ζ) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με χειριστές ιδιωτικών αεροπλάνων,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683),

Μετεωρολογία.

η) εφαρμογή βασικής αεροπορικής μετεωρολογίας. Χρήση, και διαδικασίες για την απόκτηση, μετεωρολογικών πληροφοριών. Υψομέτρηση,

Ναυτιλία

θ) πρακτικές πλευρές της αεροναυτιλίας και τεχνικές τυφλής υποτύπωσης. Χρήση αεροναυτικών χαρτών,

Επιχειρησιακές διαδικασίες

ι) χρήση αεροναυτικών εκδόσεων όπως AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες και συντμήσεις,

ια) κατάλληλες διαδικασίες πρόληψης και έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων μέτρων προς αποφυγή επικίνδυνων καιρικών φαινομένων, αναταράξεων από δίνες και άλλων λειτουργικών κινδύνων,

Αρχές πτήσεως

ιβ) αρχές πτήσεως σε σχέση με τα αεροπλάνα,

Ραδιοτηλεφωνία

ιγ) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία όπως εφαρμόζονται στις πτητικές λειτουργίες VFR. Ενέργειες σε περίπτωση απώλειας επικοινωνιών.

2.3.1.3 Εμπειρία

2.3.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από 40 ώρες χρόνου πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων. Η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίσει κατά πόσον η εμπειρία ως χειριστή υπό εκπαίδευση σε εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως, που την έχει εγκρίνει, είναι αποδεκτή ως μέρος του ολικού χρόνου πτήσης των 40 ωρών. Η πίστωση για τέτοια εμπειρία πρέπει να περιορίζεται στο μέγιστο των 5 ωρών.

2.3.1.3.1.1 Όταν ο υποψήφιος έχει χρόνο πτήσης ως χειριστής αεροσκαφών σε άλλες κατηγορίες, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να αποφασίζει κατά πόσον η εμπειρία αυτή είναι αποδεκτή και, εάν ναι, η έκταση κατά την οποία οι απαιτήσεις χρόνου πτήσεως του 2.3.1.3.1 μπορεί να μειωθούν ανάλογα.

2.3.1.3.2 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει σε αεροπλάνα όχι λιγότερες από 10 ώρες χρόνου πτήσεως μόνος κάτω από την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου εκπαιδευτή πτήσεως συμπεριλαμβανομένου χρόνου πτήσεως 5 ωρών ναυτιλίας μόνος και με τουλάχιστον μια

πτήση ναυτιλίας με συνολική απόσταση 270 χιλιόμετρα (150 νμ) στην εξέλιξη της οποίας πρέπει να έχουν γίνει πλήρεις προσγειώσεις (full stop) σε δύο διαφορετικά αεροδρόμια.

2.3.1.4 Πτητική εκπαίδευση

2.3.1.4.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση σε αεροπλάνα διπλού χειρισμού από εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή πτήσεων. Ο εκπαιδευτής πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο υποψήφιος έχει επιχειρησιακή εμπειρία τουλάχιστον στις ακόλουθες περιοχές στο επίπεδο που απαιτείται για το χειριστή ιδιωτικού αεροσκάφους:

α) λειτουργίες προ πτήσεως, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού μάζας και ευστάθειας, επιθεώρησης και εξυπηρέτησης του αεροσκάφους,

β) πτητικές λειτουργίες στο αεροδρόμιο και τον κύκλο κυκλοφορίας του αεροδρομίου, προληπτικά μέτρα και διαδικασίες αποφυγής σύγκρουσης,

γ) έλεγχος του αεροσκάφους με εξωτερική οπτική αναφορά,

δ) πτήση σε κρίσιμες χαμηλές ταχύτητες. Αναγνώριση και επαναφορά από αρχόμενη και πλήρη απώλεια στήριξης,

ε) πτήση σε κρίσιμες υψηλές ταχύτητες. Αναγνώριση και επαναφορά από σπειροειδείς βυθίσεις,

στ) απογειώσεις/ προσγειώσεις κανονικές και με πλάγιο άνεμο,

ζ) απογειώσεις μέγιστης επίδοσης (μικρού διαδρόμου και αποφυγής εμποδίων). Προσγειώσεις σε μικρούς διαδρόμους,

η) πτήση με αναφορά αποκλειστικά στα όργανα, συμπεριλαμβανομένης της συμπλήρωσης οριζόντιας στροφής 1800,

θ) πτήση ναυτιλίας με χρήση οπτικής αναφοράς, τυφλής υποτύπωσης και, όπου διατίθενται, ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων,

ι) λειτουργίες έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης εικονικών βλαβών του εξοπλισμού του αεροπλάνου, και

ια) πτητικές λειτουργίες προς, από και δια μέσου ελεγχόμενων αεροδρομίων, συμμόρφωση με τις διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία.

2.3.1.4.2 Εάν τα προνόμια του πτυχίου πρόκειται να ασκηθούν τη νύχτα, ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση επί αεροπλάνων διπλού χειρισμού σε νυχτερινή πτήση, συμπεριλαμβανομένων απογειώσεων, προσγειώσεων και ναυτιλίας.

Σημείωση.- Η εμπειρία πτήσεως δι' οργάνων που περιγράφεται στο 2.3.1.4.1 η) και η εμπειρία νυχτερινής πτήσης που περιγράφεται στο 2.3.1.4.2 δεν δίνει το δικαίωμα στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου να χειρίζεται αεροπλάνα υπό συνθήκες IFR.

2.3.1.5 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί ως κυβερνήτης ενός αεροπλάνου, τις διαδικασίες και ελιγμούς που περιγράφονται στο 2.3.1.4 σε βαθμό ικανότητας που αντιστοιχεί στα προνόμια που παραχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου και να:

α) λειτουργεί το αεροπλάνο εντός των περιορισμών του,

β) εκτελεί όλους τους ελιγμούς με ομαλότητα και ακρίβεια,

γ) εφαρμόζει καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

δ) εφαρμόζει αεροναυτική γνώση, και

ε) διατηρεί τον έλεγχο του αεροπλάνου πάντοτε κατά τέτοιο τρόπο ώστε το επιτυχές πέρας μιας διαδικασίας ή ενός ελιγμού να μην τίθεται ποτέ σε αμφιβολία.

2.3.1.6 Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να διαθέτει ισχύον πιστοποιητικό υγείας τάξεως 2.

Σημείωση.- Επισημαίνεται το 2.6.1.5 σχετικά με τις απαιτήσεις υγειονομικής ικανότητας για τους κατόχους πτυχίων χειριστή ιδιωτικού αεροσκάφους που αιτούνται ειδικότητα στην πτήση δι΄ οργάνων.

2.3.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που πρέπει να πληρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων.

2.3.2.1 Υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που περιγράφονται στα 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 και 2.1, τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου πρέπει να είναι να δρα, αλλά όχι επ' αμοιβή, ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης οποιουδήποτε αεροσκάφους που εμπλέκεται σε μη αμειβόμενες πτήσεις.

2.3.2.2 Προτού ασκήσει τα προνόμια τη νύχτα, ο κάτοχος του πτυχίου πρέπει να έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις που περιγράφονται στο 2.3.1.4.2.

2.4 Επαγγελματικό πτυχίο χειριστή αεροπλάνων

Σημείωση.- Το Training Manual (Doc 7192), Μέρος Β-5, περιέχει καθοδηγητική ύλη για κύκλο μαθημάτων εκπαίδευσης για επαγγελματικό πτυχίο χειριστή αεροπλάνου.

2.4.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου.

2.4.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος δεν πρέπει να είναι κάτω των 18 ετών.

Σημείωση.- Ορισμένα προνόμια του πτυχίου περικόπτονται με το 2.1.10 για κατόχους πτυχίου που έχουν συμπληρώσει τα 60ά τους γενέθλια.

2.4.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων ανάλογο με τα προνόμια που εκχωρήθηκαν στον κάτοχο επαγγελματικού πτυχίου χειριστή αεροπλάνου, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορικοί νόμοι

α) κανόνες και οι κανονισμοί που αφορούν τον κάτοχο επαγγελματικού πτυχίου χειριστή αεροπλάνου, Κανόνες αέρος. Κατάλληλες πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

Γενική γνώση του αεροσκάφους

β) αρχές λειτουργίας των κινητήρων, συστημάτων και οργάνων του αεροπλάνου,

γ) λειτουργικοί περιορισμοί των σχετικών αεροπλάνων και κινητήρων. Σχετικές λειτουργικές πληροφορίες από το Εγχειρίδιο Πτήσεων ή άλλο κατάλληλο έντυπο,

δ) χρήση και έλεγχος λειτουργίας των συσκευών και των συστημάτων των σχετικών αεροπλάνων,

ε) διαδικασίες συντήρησης για τα σκάφη, τα συστήματα και τους κινητήρες των σχετικών αεροπλάνων,

Επιδόσεις πτήσης και σχεδίαση

στ) επιδράσεις της κατανομής φορτίου και μάζας επί των χαρακτηριστικών της πτήσεως. Υπολογισμοί μάζας και ευστάθειας,

ζ) χρήση και πρακτική εφαρμογή των στοιχείων επιδόσεων απογείωσης, προσγείωσης και άλλων,

η) σχεδίαση προ πτήσεως και κατά τη διαδρομή πτήσεως κατάλληλη για πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR. Προετοιμασία και υποβολή σχεδίων πτήσεως προς τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας. Κατάλληλες

διαδικασίες των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας. Διαδικασίες ρυθμίσεως υψομέτρου,

Ανθρώπινες επιδόσεις

θ) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με επαγγελματίες χειριστές αεροπλάνων,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683),

Μετεωρολογία

ι) ερμηνεία και εφαρμογή αεροναυτικών μετεωρολογικών πληροφοριών, χαρτών και προγνώσεων. Χρήση, και διαδικασίες για την απόκτηση, μετεωρολογικών πληροφοριών, προ πτήσεως και κατά την πτήση. Υψομέτρηση,

ια) αεροναυτική μετεωρολογία. Κλιματολογία σχετικών περιοχών σε σχέση με τα στοιχεία που επιδρούν στην αεροπλοΐα. Κίνηση των συστημάτων πιέσεως, δομή των μετώπων και προέλευση και χαρακτηριστικά σημαντικών καιρικών φαινομένων που επηρεάζουν τις συνθήκες απογείωσης, διαδρομής και προσγείωσης. Αποφυγή επικίνδυνου καιρού,

Ναυτιλία

ιβ) αεροναυτιλία, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης αεροναυτικών χαρτών, οργάνων και ναυτιλιακών βοηθημάτων. Κατανόηση των αρχών και χαρακτηριστικών των σχετικών ναυτιλιακών συστημάτων. Λειτουργία των συσκευών του αεροσκάφους,

Επιχειρησιακές διαδικασίες

ιγ) χρήση αεροναυτικών εκδόσεων όπως AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες και συντμήσεις,

ιδ) κατάλληλες διαδικασίες πρόληψης και έκτακτης ανάγκης,

ιε) λειτουργικές διαδικασίες για μεταφορά φορτίου. Πιθανοί κίνδυνοι που συνδέονται με επικίνδυνα είδη,

ιστ) απαιτήσεις και πρακτικές για ενημέρωση ασφαλείας των επιβατών, που περιλαμβάνει προληπτικά μέτρα που εφαρμόζονται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από τα αεροπλάνα,

Αρχές πτήσεως

ιζ) αρχές πτήσεως σε σχέση με τα αεροπλάνα,

Ραδιοτηλεφωνία

ιη) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία όπως εφαρμόζονται στις πτητικές λειτουργίες VFR. Ενέργειες σε περίπτωση απώλειας επικοινωνιών.

2.4.1.3 Εμπειρία

2.4.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από 200 ώρες χρόνου πτήσεως ή 150 ώρες εάν έχουν συμπληρωθεί κατά τη διάρκεια κύκλου μαθημάτων εγκεκριμένης εκπαίδευσης ως χειριστής αεροπλάνων. Η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίσει κατά πόσον η εμπειρία ως χειριστή υπό εκπαίδευση σε εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως, την οποία έχει εγκρίνει, είναι αποδεκτή ως μέρος του συνολικού χρόνου πτήσεως των 200 ωρών ή των 150 ωρών, ανάλογα με την περίπτωση. Η πίστωση για τέτοια εμπειρία πρέπει να περιορίζεται στο μέγιστο των 10 ωρών.

2.4.1.3.1.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει σε αεροπλάνα όχι λιγότερες από :

α) 100 ώρες ως κυβερνήτης ή, στην περίπτωση κύκλου μαθημάτων εγκεκριμένης εκπαίδευσης, 70 ώρες ως κυβερνήτης,

β) 20 ώρες χρόνου πτήσης ναυτιλίας ως κυβερνήτης που να περιέχουν μια πτήση ναυτιλίας συνολικής απόστασης όχι λιγότερο από 540 χιλιόμετρα (350 νμ) στην εξέλιξη της οποίας πρέπει να έχουν πραγματοποιηθεί πλήρεις προσγειώσεις (full stop) σε δύο διαφορετικά αεροδρόμια.

γ) 10 ώρες χρόνου διδασκαλίας δι' οργάνων από τις οποίες όχι περισσότερες από 5 ώρες μπορεί να είναι χρόνος δι' οργάνων στο έδαφος, και

δ) εάν τα προνόμια του πτυχίου πρόκειται να ασκηθούν τη νύχτα, 5 ώρες χρόνου νυχτερινής πτήσεως που περιλαμβάνει 5 απογειώσεις και 5 προσγειώσεις ως κυβερνήτης.

2.4.1.3.2 Όταν ο υποψήφιος έχει χρόνο πτήσεως ως χειριστής αεροσκάφους σε άλλες κατηγορίες, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίσει εάν τέτοια εμπειρία είναι αποδεκτή και, εάν ναι, την έκταση κατά την οποία οι απαιτήσεις χρόνου πτήσης του 2.4.1.3.1 μπορούν να μειωθούν ανάλογα.

2.4.1.4 Πτητική εκπαίδευση

2.4.1.4.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση σε αεροπλάνα διπλού χειρισμού από εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή πτήσεως. Ο εκπαιδευτής πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο υποψήφιος έχει την επιχειρησιακή εμπειρία τουλάχιστον στις ακόλουθες περιοχές στο επίπεδο απόδοσης που απαιτείται για τον επαγγελματία χειριστή:

α) λειτουργίες προ πτήσεως, που περιλαμβάνουν την εκτίμηση μάζας και ευστάθειας, επιθεώρηση και εξυπηρέτηση του αεροπλάνου,

β) πτητικές λειτουργίες στο αεροδρόμιο και τον κύκλο κυκλοφορίας, προληπτικά μέτρα και διαδικασίες αποφυγής σύγκρουσης,

γ) έλεγχος του αεροπλάνου με εξωτερική οπτική αναφορά,

δ) πτήση σε κρίσιμες χαμηλές ταχύτητες. Αποφυγή περιδίνησης. Αναγνώριση και έξοδος από αρχική και πλήρη απώλεια στηρίξεως,

ε) πτήση σε κρίσιμα υψηλές ταχύτητες. Αναγνώριση και επαναφορά από σπειροειδείς βυθίσεις,

στ) απογειώσεις και προσγειώσεις κανονικές και με πλάγιο άνεμο,

ζ) απογειώσεις μέγιστης επίδοσης (μικρός διάδρομος και αποφυγή εμποδίων). Προσγειώσεις σε μικρούς διάδρομους,

η) βασικοί ελιγμοί πτήσεως και επαναφορά από ασυνήθεις στάσεις με αναφορά μόνο στα βασικά όργανα πτήσεως,

θ) πτήσεις ναυτιλίας με χρήση οπτικής αναφοράς, τυφλής υποτύπωσης και ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων. Διαδικασίες απόκλισης πορείας,

ι) διαδικασίες και ελιγμοί ανώμαλοι και έκτακτης ανάγκης, και

ια) πτητικές λειτουργίες προς, από και διέλευση διαμέσου ελεγχόμενων αεροδρομίων, συμμόρφωση με τις διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία.

2.4.1.4.2 Εάν τα προνόμια του πτυχίου πρόκειται να ασκηθούν την νύχτα, ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση επί αεροπλάνων διπλού χειρισμού σε νυχτερινές πτήσεις, που περιλαμβάνουν απογειώσεις, προσγειώσεις και ναυτιλία.

Σημείωση.- Η εμπειρία στην πτήση δι' οργάνων που καθορίζεται στα 2.4.1.3.1.1 γ) και 2.4.1.4.1. η) και η εμπειρία νυχτερινής πτήσης που καθορίζεται στα 2.4.1.3.1.1 δ) και 2.4.1.4.2 δεν δίνουν το δικαίωμα στον κάτοχο του επαγ-

γελματικού πτυχίου χειριστή αεροπλάνου, να χειρίζεται αεροπλάνα υπό συνθήκες IFR.

2.4.1.5 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί ως κυβερνήτης αεροπλάνου τις διαδικασίες και ελιγμούς που περιγράφονται στο 2.4.1.4 με βαθμό ικανότητας αντίστοιχο των προνομίων που εκχωρούνται στον κάτοχο επαγγελματικού πτυχίου χειριστή αεροπλάνου και να:

α) λειτουργεί το αεροπλάνο εντός των ορίων του,

β) ολοκληρώνει όλους τους ελιγμούς με ομαλότητα και ακρίβεια,

γ) διαθέτει καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

δ) διαθέτει αεροναυτική γνώση, και

ε) διατηρεί τον έλεγχο του αεροπλάνου πάντοτε κατά τέτοιο τρόπο που η επιτυχής κατάληξη μιας διαδικασίας ή ελιγμού δεν τίθεται σοβαρά σε αμφιβολία.

2.4.1.6 Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να διαθέτει ισχύον πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1.

2.4.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

2.4.2.1 Υπό τον όρο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 και 2.1, τα προνόμια κατόχου επαγγελματικού πτυχίου χειριστή αεροπλάνου πρέπει να είναι:

α) να ασκεί όλα τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου,

β) να ενεργεί ως κυβερνήτης σε κάθε αεροπλάνο που εμπλέκεται σε πτητικές λειτουργίες εκτός από δημόσιες αερομεταφορές,

γ) να ενεργεί ως κυβερνήτης σε δημόσιες αερομεταφορές σε κάθε αεροπλάνο που πιστοποιείται για πτητικές λειτουργίες με ένα μόνο χειριστή, και

δ) να ενεργεί ως συγκυβερνήτης σε δημόσιες αερομεταφορές σε αεροπλάνα που απαιτείται να επιχειρούν με συγκυβερνήτη.

2.4.2.2 Πριν ασκήσει τα προνόμια κατά την διάρκεια της νύχτας ο κάτοχος του πτυχίου πρέπει να έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 2.4.1.3.1.1 δ) και 2.4.1.4.2.

2.5 Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου

2.5.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

2.5.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος δεν πρέπει να είναι ηλικίας κάτω των 21 ετών.

Σημείωση.- Ορισμένα προνόμια του πτυχίου περικόπτονται από το 2.1.10 για τους κατόχους πτυχίου που έχουν περάσει τα 60ά τους γενέθλια.

2.5.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων αντίστοιχο των προνομίων που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και οι κανονισμοί που αφορούν τον κάτοχο πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου. Κανόνες αέρος. Κατάλληλες πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

Γενική γνώση του αεροσκάφους

β) γενικά χαρακτηριστικά και περιορισμοί του ηλεκτρικού, υδραυλικού, συμπίεσης και άλλων συστημάτων του αεροπλάνου. Συστήματα ελέγχου πτήσεως συμπεριλαμβανομένου του αυτόματου πιλότου και της ενίσχυσης σταθερότητας,

γ) αρχές λειτουργίας, διαδικασίες χειρισμού και περιορισμοί λειτουργίας των κινητήρων του αεροσκάφους. Επιπτώσεις από τις ατμοσφαιρικές συνθήκες στις επιδόσεις των κινητήρων. Σχετικές λειτουργικές πληροφορίες από το εγχειρίδιο της πτήσης ή από άλλα κατάλληλα έντυπα,

δ) λειτουργικές διαδικασίες και περιορισμοί των κατάλληλων αεροπλάνων. Επιπτώσεις από τις ατμοσφαιρικές συνθήκες στην λειτουργία του αεροπλάνου,

ε) χρήση και έλεγχος λειτουργίας των συσκευών και των συστημάτων των σχετικών αεροπλάνων,

στ) όργανα πτήσεως. Πυξίδες. Σφάλματα στροφής και επιτάχυνσης. Γυροσκοπικά όργανα, λειτουργικά όρια και επιπτώσεις προπορείας. Πρακτικές και διαδικασίες σε περιπτώσεις δυσλειτουργίας των διαφόρων οργάνων πτήσεως.

ζ) διαδικασίες συντήρησης για τα σκάφη, τα συστήματα και τους κινητήρες των σχετικών αεροπλάνων,

Επιδόσεις πτήσεως και σχεδίαση

η) επιδράσεις της κατανομής φορτίου και μάζας επί του χειρισμού, των χαρακτηριστικών πτήσεως και των επιδόσεων. Υπολογισμοί μάζας και ευστάθειας,

θ) χρήση και πρακτική εφαρμογή των στοιχείων επιδόσεων απογείωσης, προσγείωσης και άλλων, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών ελέγχου πλεύσης,

ι) σχεδίαση προ πτήσεως και κατά τη διαδρομή επιχειρησιακής πτήσης. Προετοιμασία και υποβολή σχεδίων πτήσεως προς τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας. Κατάλληλες διαδικασίες των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας. Διαδικασίες ρυθμίσεως υψομέτρου,

Ανθρώπινες επιδόσεις

ια) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με χειριστές εναερίων γραμμών αεροπλάνων

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683),

Μετεωρολογία

ιβ) ερμηνεία και εφαρμογή αεροναυτικών μετεωρολογικών πληροφοριών, χαρτών και προγνώσεων. Κώδικες και συντμήσεις. Χρήση, και διαδικασίες για την απόκτηση, μετεωρολογικών πληροφοριών, προ πτήσεως και κατά την πτήση. Υψομέτρηση,

ιγ) αεροναυτική μετεωρολογία. Κλιματολογία σχετικών περιοχών σε σχέση με τα στοιχεία που επιδρούν στην αεροπλοΐα. Κίνηση των συστημάτων πιέσεως, δομή των μετώπων και προέλευση και χαρακτηριστικά σημαντικών καιρικών φαινομένων που επηρεάζουν τις συνθήκες απογείωσης, διαδρομής και προσγείωσης,

ιδ) αιτίες, αναγνώριση και επιπτώσεις από την παγοποίηση του κινητήρα και του σκάφους. Διαδικασίες διείσδυσης στη ζώνη μετώπου. Αποφυγή επικίνδυνου καιρού.

ιε) πρακτική μετεωρολογία σε μεγάλα ύψη, συμπεριλαμβανομένης της επεξήγησης και χρήσης των αναφορών καιρού, των χαρτών και προγνώσεων. Αεροχείμαροι,

Ναυτιλία

ιστ) αεροναυτιλία, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης αεροναυτικών χαρτών, ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων και συστημάτων ναυτιλίας περιοχής. Ειδικές ναυτιλιακές απαιτήσεις για πτήσεις μακράς διάρκειας.



ιζ) χρήση, περιορισμοί και λειτουργικότητα των ηλεκτρονικών συστημάτων και των αναγκαίων οργάνων για τον έλεγχο και τη ναυτιλία των αεροπλάνων,

ιη) χρήση, ακρίβεια και αξιοπιστία των ναυτιλιακών συστημάτων που χρησιμοποιούνται κατά τις φάσεις της αναχώρησης, διαδρομής, προσέγγισης και προσγείωσης της πτήσης. Αναγνώριση των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων,

ιθ) αρχές και χαρακτηριστικά αυτοτελών και εξωτερικών ναυτιλιακών συστημάτων. Λειτουργία των συσκευών του αεροπλάνου.

Επιχειρησιακές διαδικασίες.

κ) ερμηνεία και χρήση αεροναυτικών εκδόσεων όπως τα AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες και συντμήσεις καθώς και χάρτες ενόργανων διαδικασιών αναχώρησης, διαδρομής, καθόδου και προσέγγισης,

κα) διαδικασίες πρόληψης και έκτακτης ανάγκης. Πρακτικές ασφάλειας συνδεδεμένες με πτήσεις υπό συνθήκες IFR,

κβ) λειτουργικές διαδικασίες για μεταφορά φορτίου και επικίνδυνων ειδών,

κγ) απαιτήσεις και πρακτικές για ενημέρωση ασφαλείας των επιβατών, που περιλαμβάνει προληπτικά μέτρα που εφαρμόζονται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από τα αεροπλάνα,

Αρχές πτήσεως

κδ) αρχές πτήσεως σε σχέση με τα αεροπλάνα. Υποηχητική αεροδυναμική. Επιδράσεις συμπίεσης, όρια ελιγμών, χαρακτηριστικά σχεδίασης πτερύγων, επιδράσεις από συμπληρωματικές διατάξεις άντωσης και οπισθέλκουσας. Συσχέτιση μεταξύ άντωσης, οπισθέλκουσας και ώσης σε διάφορες ταχύτητες αέρος και με διαφορετική διαμόρφωση πτήσεως,

Ραδιοτηλεφωνία

κε) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία. Ενέργειες σε περίπτωση απώλειας επικοινωνιών.

2.5.1.3 Εμπειρία

2.5.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από 1500 ώρες χρόνου πτήσεως ως χειριστής αεροπλάνων. Η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίζει κατά πόσον η εμπειρία χειριστή υπό εκπαίδευση σε εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως, την οποία έχει εγκρίνει, είναι αποδεκτή ως μέρος του συνολικού χρόνου πτήσεως των 1500 ωρών. Η πίστωση για τέτοια εμπειρία πρέπει να περιορίζεται το μέγιστο στις 100 ώρες, εκ των οποίων όχι περισσότερες από 25 ώρες πρέπει να έχουν αποκτηθεί σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσεως ή βασική εκπαιδευτική συσκευή πτήσεως δι' οργάνων.

2.5.1.3.1.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει σε αεροπλάνα όχι λιγότερες από:

α) 250 ώρες, είτε ως κυβερνήτης, είτε συμπληρούμενες από όχι λιγότερες των 100 ωρών ως κυβερνήτης και ο επιπρόσθετος χρόνος πτήσης ως συγκυβερνήτης που εκτελεί, υπό την επίβλεψη του κυβερνήτη, τα καθήκοντα και τις λειτουργίες κυβερνήτη, υπό τον όρο ότι η μέθοδος επίβλεψης που εφαρμόζεται είναι αποδεκτή από την Αρχή Αδειοδότησης,

β) 200 ώρες χρόνου πτήσεως ναυτιλίας, εκ των οποίων όχι λιγότερες από 100 πρέπει να είναι ως κυβερνήτης ή ως συγκυβερνήτης που εκτελεί, υπό την επίβλεψη του κυβερνήτη, τα καθήκοντα και τις λειτουργίες κυβερνήτη, υπό τον όρο ότι η εφαρμοζόμενη μέθοδος επίβλεψης είναι αποδεκτή από την Αρχή Αδειοδότησης,

γ) 75 ώρες χρόνου πτήσεως δι' οργάνων, εκ των οποίων όχι περισσότερες από 30 ώρες μπορεί να είναι χρόνος δι' οργάνων στο έδαφος, και

δ) 100 ώρες νυχτερινής πτήσης ως κυβερνήτης ή ως συγκυβερνήτης.

2.5.1.3.2 Όταν ο υποψήφιος έχει χρόνο πτήσεως ως χειριστής αεροσκαφών σε άλλες κατηγορίες, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίζει κατά πόσον η εμπειρία αυτή είναι αποδεκτή και, εάν ναι, την έκταση κατά την οποία οι απαιτήσεις χρόνου πτήσεως του 2.5.1.3.1 μπορούν να ελαττωθούν ανάλογα.

2.5.1.4 Πτητική εκπαίδευση

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει την εκπαίδευση πτήσεως επί αεροπλάνου διπλού χειρισμού που απαιτείται για την έκδοση επαγγελματικού πτυχίου χειριστή αεροπλάνου (2.4.1.4) και για την έκδοση της ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων αεροπλάνου (2.6.1.3).

2.5.1.5 Επιδεξιότητα

2.5.1.5.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί, ως κυβερνήτης πολυκινητηρίου αεροπλάνου που απαιτείται να λειτουργεί με συγκυβερνήτη, τις ακόλουθες διαδικασίες και ελιγμούς:

α) διαδικασίες προ πτήσεως, που περιλαμβάνουν την προετοιμασία του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσεως και τη συμπλήρωση του σχεδίου πτήσεως προς τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας,

β) κανονικές διαδικασίες πτήσεως και ελιγμούς κατά την διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης,

γ) διαδικασίες και ελιγμούς για πτητικές λειτουργίες IFR υπό κανονικές, μη κανονικές και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που να περιλαμβάνουν εικονική βλάβη κινητήρα, και να καλύπτει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- μετάβαση στην ενόργανη πτήση κατά την απογείωση,
- τυποποιημένες ενόργανες αναχωρήσεις και αφίξεις,
- διαδικασίες IFR κατά τη διαδρομή και ναυτιλία,
- διαδικασίες κράτησης,
- ενόργανες προσεγγίσεις στα καθορισμένα ελάχιστα,
- διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης,
- προσγειώσεις μετά από ενόργανες προσεγγίσεις,

δ) διαδικασίες μη κανονικές και έκτακτης ανάγκης και ελιγμοί σχετιζόμενοι με βλάβες και δυσλειτουργίες των συσκευών, όπως των κινητήρων, των συστημάτων και του σκάφους, και

ε) διαδικασίες περί ανικανότητας πληρώματος να εκπληρώσει τα καθήκοντά του και συντονισμού πληρώματος, που περιλαμβάνουν την ανάθεση καθηκόντων χειριστή, συνεργασία πληρώματος και χρήση καταλόγων ελέγχου ενεργειών.

2.5.1.5.1.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί τις διαδικασίες και ελιγμούς που περιγράφονται στο 2.5.1.5.1 σε βαθμό ικανότητας κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρήθηκαν στον κάτοχο του πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου, και να:

α) λειτουργεί το αεροπλάνο εντός των ορίων του,

β) εκτελεί όλους τους ελιγμούς με ομαλότητα και ακρίβεια,

γ) εφαρμόζει καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

δ) εφαρμόζει αεροναυτική γνώση

ε) διατηρεί τον έλεγχο του αεροπλάνου καθ' όλο το χρόνο με τέτοιο τρόπο ώστε το επιτυχές αποτέλεσμα

μιας διαδικασίας ή ελιγμού να μην τίθεται ποτέ σε αμφιβολία,

στ) κατανοεί και εφαρμόζει τον συντονισμό του πληρώματος και τις διαδικασίες ανικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων του, και

ζ) επικοινωνεί αποτελεσματικά με τα άλλα μέλη του πληρώματος πτήσης.

2.5.1.6 Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να κατέχει ισχύον πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1.

2.5.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

Υπό τον όρο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 και 2.1, τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου πρέπει να είναι:

α) να ασκεί όλα τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου και επαγγελματικού πτυχίου χείριστη αεροπλάνου και ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων αεροπλάνου, και

β) να ενεργεί ως κυβερνήτης και συγκυβερνήτης αεροπλάνων αερομεταφορών.

2.6 Ειδικότητα πτήσεως δι΄ οργάνων αεροπλάνου

Σημείωση.- Το Training Manual (Doc 7192), Μέρος Β-5, περιέχει υλικό καθοδήγησης για κύκλο μαθημάτων εκπαίδευσης για την ειδικότητα πτήσεως δι΄ οργάνων αεροπλάνου.

2.6.1 Απαιτήσεις για την έκδοση της ειδικότητας

2.6.1.1 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων αντίστοιχο των προνομίων που παρέχονται στον κάτοχο μιας ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων αεροπλάνου, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σχετικοί με πτήσεις υπό συνθήκες IFR. Σχετικές πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

Γενικές γνώσεις αεροσκάφους

β) χρήση, περιορισμοί και διαθεσιμότητα των ηλεκτρονικών και των οργάνων που είναι αναγκαία για τον έλεγχο και τη ναυτιλία των αεροπλάνων υπό συνθήκες IFR και σε μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων. Χρήση και περιορισμοί του αυτόματου πιλότου,

γ) πυξίδες, σφάλματα στροφής και επιτάχυνσης. Γυροσκοπικά όργανα, λειτουργικά όρια και επιπτώσεις προπορείας. Πρακτικές και διαδικασίες σε περίπτωση δυσλειτουργιών των διαφόρων οργάνων πτήσεως,

Επιδόσεις πτήσεως και σχεδίαση

δ) προετοιμασίες προ πτήσεως και έλεγχοι κατάλληλοι για πτήσεις υπό συνθήκες IFR,

ε) επιχειρησιακή σχεδίαση πτήσεως. Προετοιμασία και συμπλήρωση σχεδίου πτήσεως προς τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας υπό συνθήκες IFR. Διαδικασίες ρύθμισης υψομέτρου.

Ανθρώπινες επιδόσεις

στ) ανθρώπινες επιδόσεις σχετικές με την ενόργανη πτήση σε αεροπλάνα,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις περιέχονται στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Μετεωρολογία

ζ) εφαρμογή της αεροναυτικής μετεωρολογίας. Ερμηνεία και χρήση αναφορών, χαρτών και προγνώσεων. Κώδικες και συντμήσεις. Χρήση, και διαδικασίες για την επίτευξη, μετεωρολογικών πληροφοριών. Υψομέτρηση.

η) αιτίες, αναγνώριση και επιδράσεις από παγοποίηση στον κινητήρα και το σκάφος. Διαδικασίες διείσδυσης στη ζώνη μετώπου. Αποφυγή επικίνδυνου καιρού,

Ναυτιλία

θ) πρακτική αεροναυτιλία με τη χρήση ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων,

ι) χρήση, ακρίβεια και αξιοπιστία των συστημάτων ναυτιλίας που χρησιμοποιούνται κατά τις φάσεις αναχώρησης, διαδρομής, προσέγγισης και προσγείωσης της πτήσης. Αναγνώριση των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων,

Λειτουργικές διαδικασίες

ια) ερμηνεία και χρήση των αεροναυτικών εκδόσεων όπως το AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες και συντμήσεις, καθώς και χάρτες ενόργανων διαδικασιών για αναχώρηση, διαδρομή, κάθοδο και προσέγγιση,

ιβ) διαδικασίες προληπτικές και έκτακτης ανάγκης. Πρακτικές ασφαλείας συνδεδεμένες με πτήσεις υπό συνθήκες IFR,

Ραδιοτηλεφωνία

ιγ) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία όπως εφαρμόζονται στις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών υπό συνθήκες IFR. Ενέργειες σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας.

2.6.1.2 Εμπειρία

2.6.1.2.1 Ο υποψήφιος πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου ή επαγγελματικού πτυχίου αεροπλάνου.

2.6.1.2.2 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από:

α) 50 ώρες χρόνου πτήσεως ναυτιλίας ως κυβερνήτης αεροσκάφους σε κατηγορίες αποδεκτές από την Αρχή Αδειοδότησης, εκ των οποίων όχι λιγότερες από 10 ώρες πρέπει να είναι σε αεροπλάνα, και

β) 40 ώρες χρόνου ενεργής πτήσης σε αεροπλάνα ή ελικόπτερα εκ των οποίων όχι περισσότερες από 20 ώρες, ή 30 σε περίπτωση που χρησιμοποιήθηκε εξομοιωτής πτήσεως, μπορεί να είναι χρόνος δι' οργάνων στο έδαφος. Ο χρόνος εδάφους πρέπει να είναι υπό την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου εκπαιδευτή.

2.6.1.3 Πτητική εκπαίδευση

2.6.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει κερδίσει όχι λιγότερες από 10 ώρες από το χρόνο πτήσεως δι΄ οργάνων που απαιτείται στο 2.6.1.2.2 β) ενώ λαμβάνει εκπαίδευση στην πτήση δι΄ οργάνων σε αεροπλάνο διπλού χειρισμού από εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή πτήσεως. Ο εκπαιδευτής πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο υποψήφιος έχει επιχειρησιακή εμπειρία τουλάχιστον στις ακόλουθες περιοχές στο επίπεδο επίδοσης που απαιτείται για τον κάτοχο ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων:

α) διαδικασίες προ πτήσεως, που περιλαμβάνουν τη χρήση του εγχειριδίου πτήσεως ή αντίστοιχου βοηθήματος, και τις κατάλληλες εκδόσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για την προετοιμασία ενός σχεδίου πτήσεως IFR,

β) επιθεώρηση προ πτήσεως, χρήση καταλόγων ελέγχου ενεργειών, έλεγχοι τροχοδρομήσεως και προ απογείωσης,

γ) διαδικασίες και ελιγμοί για πτητική λειτουργία IFR υπό συνθήκες κανονικές, μη κανονικές και έκτακτης ανάγκης που καλύπτουν τουλάχιστον:

- μετάβαση στην ενόργανη πτήση κατά την απογείωση,
- τυποποιημένες ενόργανες αναχωρήσεις και αφίξεις,
- διαδικασίες IFR κατά τη διαδρομή,
- διαδικασίες κράτησης,
- ενόργανες προσεγγίσεις στα καθορισμένα ελάχιστα,
- διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης,
- προσγειώσεις μετά από ενόργανες προσεγγίσεις,

δ) ελιγμοί πτήσεως και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά πτήσεως.

2.6.1.3.2 Εάν τα προνόμια της ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων πρόκειται να ασκηθούν σε πολυκινητήρια αεροπλάνα, ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση πτήσεως δι΄ οργάνων διπλού χειρισμού σε παρόμοιο αεροσκάφος από εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή. Ο εκπαιδευτής πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο υποψήφιος έχει επιχειρησιακή εμπειρία στη λειτουργία του αεροσκάφους αποκλειστικά με αναφορά στα όργανα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας ή εικονικά εκτός λειτουργίας.

2.6.1.4 Επιδεξιότητα

2.6.1.4.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί τις διαδικασίες και τους ελιγμούς που περιγράφονται στο 2.6.1.3.1 σε βαθμό ικανότητας κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων αεροπλάνου, και να:

α) λειτουργεί το αεροπλάνο εντός των ορίων του,

β) ολοκληρώνει όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια,

γ) ασκεί καλή κριτική και αεροπορικό πνεύμα,

δ) εφαρμόζει αεροναυτική γνώση, και

ε) διατηρεί έλεγχο του αεροπλάνου πάντοτε κατά τέτοιο τρόπο ώστε το επιτυχές αποτέλεσμα μιας διαδικασίας ή ελιγμού να μην τίθεται ποτέ σε αμφιβολία.

2.6.1.4.1.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να χειρίζεται πολυκινητήρια αεροπλάνα αποκλειστικά με αναφορά στα όργανα με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας ή εικονικά εκτός λειτουργίας, εάν τα προνόμια της ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων πρόκειται να ασκηθούν σε παρόμοια αεροπλάνα.

Σημείωση.- Υπενθυμίζεται το 2.1.6 για τη χρήση εκπαιδευτικών συσκευών συνθετικής πτήσεως για επιδείξεις επιδεξιότητας.

2.6.1.5 Υγειονομική ικανότητα

2.6.1.5.1 Οι υποψήφιοι που κατέχουν πτυχίο χειριστή ιδιωτικού αεροσκάφους πρέπει να διαθέτουν ακουστική οξύτητα στη βάση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ακοής για την έκδοση πιστοποιητικού υγείας Τάξεως 1.

2.6.1.5.2 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να εξετάσουν την περίπτωση απαίτησης από τον κάτοχο πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου να συμμορφώνεται με τις φυσικές, πνευματικές και οπτικές απαιτήσεις για την έκδοση πιστοποιητικού υγείας Τάξεως 1.

2.6.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

2.6.2.1 Υπό τον όρο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5, 1.2.6 και 2.1, τα προνόμια του κατόχου ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων αεροπλάνου, πρέπει να είναι να χειρίζεται αεροπλάνα υπό συνθήκες IFR.

2.6.2.2 Πριν την άσκηση των προνομίων επί πολυκινητήριων αεροπλάνων, ο κάτοχος της ειδικότητας πρέπει να έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του 2.6.1.4.1.1.

Σημείωση.- Εφιστάται η προσοχή στο 2.10.3 για την άσκηση συνδυασμένων προνομίων ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων αεροπλάνου και ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων ελικοπτέρου.

2.7 Πτυχίο χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου

2.7.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

2.7.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος δεν πρέπει να είναι κάτω των 17 ετών.

2.7.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου, τουλάχιστον στα παρακάτω αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σχετικοί με τον κάτοχο πτυχίου χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου. Κανόνες αέρος. Κατάλληλες πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

Γενικές γνώσεις αεροσκάφους

β) αρχές λειτουργίας των κινητήρων ελικοπτέρων, σύστημα μετάδοσης κίνησης, συστήματα και όργανα,

γ) λειτουργικοί περιορισμοί ελικοπτέρων και κινητήρων. Σχετικές λειτουργικές πληροφορίες από το εγχειρίδιο πτήσης,

Επιδόσεις πτήσεως και σχεδίαση

δ) επιπτώσεις της κατανομής φορτίου και μάζας επί των χαρακτηριστικών πτήσεως. Υπολογισμοί μάζας και ευστάθειας,

ε) χρήση και πρακτική εφαρμογή των στοιχείων επιδόσεων απογείωσης, προσγείωσης και άλλων,

στ) σχεδίαση προ πτήσεως και κατά τη διαδρομή πτήσεως αναφορικά με τις ιδιωτικές πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR. Προετοιμασία και υποβολή σχεδίου πτήσεως στις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας. Διαδικασίες σχετικές με τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας. Διαδικασίες αναφοράς θέσεως. Διαδικασίες ρυθμίσεως υψομέτρου. Επιχειρήσεις σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας.

Ανθρώπινες επιδόσεις

ζ) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με το χειριστή ιδιωτικών ελικοπτέρων,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων επί των ανθρωπίνων επιδόσεων μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Μετεωρολογία

η) εφαρμογή της βασικής αεροναυτική μετεωρολογίας. Χρήση, και διαδικασίες για την αναζήτηση, μετεωρολογικών πληροφοριών. Υψομέτρηση.

Ναυτιλία

θ) πρακτικά θέματα αεροναυτιλίας και τεχνικές τυφλής υποτύπωσης. Χρήση αεροναυτικών χαρτών,

Λειτουργικές διαδικασίες

ι) χρήση αεροναυτικών εκδόσεων όπως το AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες και συντμήσεις,

ια) κατάλληλες διαδικασίες πρόληψης και έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνουν ενέργειες προς αποφυγήν επικίνδυνου καιρού και αναταράξεων από δίνες. Κατακάθιση με ισχύ, συνήχηση (συντονισμός) εδάφους, ανατροπή (roll-over) και άλλοι κίνδυνοι κατά την πτητική λειτουργία.

Αρχές της πτήσεως

ιβ) αρχές της πτήσεως σχετικές με ελικόπτερο.

Ραδιοτηλεφωνία

ιγ) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία που εφαρμόζονται σε πτητικές λειτουργίες VFR. Ενέργειες σε περίπτωση απώλειας επικοινωνιών.

2.7.1.3 Εμπειρία

2.7.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από 40 ώρες χρόνου πτήσεως ως χειριστής ελικοπτέρων. Η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίσει κατά πόσον η εμπειρία χειριστή υπό εκπαίδευση σε εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως, την οποία έχει εγκρίνει, είναι αποδεκτή ως μέρος του συνολικού χρόνου πτήσεως των 40 ωρών. Η χρέωση για τέτοια εμπειρία πρέπει να περιορίζεται στο μέγιστο των 5 ωρών.

2.7.1.3.1.1 Όταν ο υποψήφιος έχει χρόνο πτήσεως ως χειριστής αεροσκαφών σε άλλες κατηγορίες, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίσει κατά πόσον η εμπειρία αυτή είναι αποδεκτή και, εάν ναι, την έκταση κατά την οποία η απαίτηση χρόνου πτήσεως του 2.7.1.3.1 μπορεί να μειωθεί ανάλογα.

2.7.1.3.2 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από 10 ώρες χρόνου πτήσεως μόνος υπό την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου εκπαιδευτή πτήσεως, που περιλαμβάνουν 5 ώρες χρόνου πτήσεως ναυτιλίας μόνος με, τουλάχιστον, μια πτήση ναυτιλίας σε απόσταση όχι λιγότερο από 180 χιλιόμετρα (100 νμ) στην εξέλιξη της οποίας πρέπει να έχουν πραγματοποιηθεί προσγειώσεις σε δύο διαφορετικά μέρη.

2.7.1.4 Πτητική εκπαίδευση

2.7.1.4.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει όχι λιγότερες από 20 ώρες χρόνου πτήσεως εκπαίδευσης σε ελικόπτερα διπλού χειρισμού από εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή πτήσεως. Ο εκπαιδευτής πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο υποψήφιος διαθέτει επιχειρησιακή εμπειρία στις ακόλουθες, τουλάχιστον, περιοχές στο επίπεδο επίδοσης που απαιτείται για χειριστή ιδιωτικών ελικοπτέρων:

α) λειτουργίες προ πτήσεως, που περιλαμβάνουν τον προσδιορισμό μάζας και ζυγοστάθμισης, επιθεώρηση και εξυπηρέτηση του ελικοπτέρου,

β) πτητικές λειτουργίες αεροδρομίου και κύκλου κυκλοφορίας, προληπτικά μέτρα και διαδικασίες αποφυγής σύγκρουσης,

γ) έλεγχος του ελικοπτέρου μέσω εξωτερικής οπτικής αναφοράς,

δ) ανάκτηση στο αρχικό στάδιο από κατακάθιση με ισχύ, τεχνικές επαναφοράς από χαμηλές rpm του στροφείου εντός του κανονικού εύρους rpm του κινητήρα,

ε) ελιγμοί εδάφους και δοκιμές κινητήρων, αιώρηση, απογειώσεις και προσγειώσεις κανονικές, με άπνοια και σε πλάγιο έδαφος,

στ) απογειώσεις και προσγειώσεις με την ελάχιστη αναγκαία ισχύ. Τεχνικές απογείωσης μέγιστης επίδοσης και προσγείωσης. Πτητικές λειτουργίες σε περιορισμένο χώρο. Σύντομες στάσεις,

ζ) πτήσεις ναυτιλίας με χρήση οπτικής αναφοράς, τυφλής υποτύπωσης και, όπου διατίθενται, ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων, που περιλαμβάνουν πτήση τουλάχιστον μιας ώρας,

η) πτητικές λειτουργίες έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνουν εικονικές βλάβες συσκευών του ελικοπτέρου, προσέγγιση και προσγείωση με αυτοπεριστρεφόμενη έλικα, και

θ) πτητικές λειτουργίες προς, από και διελεύσεις μέσω ελεγχόμενων αεροδρομίων, συμμόρφωση με τις διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία.

2.7.1.4.1.1 Σύσταση.- Ο υποψήφιος θα πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση διπλού χειρισμού στην πτήση δι' οργάνων από εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή πτήσεως. Ο εκπαιδευτής θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο υποψήφιος έχει επιχειρησιακή εμπειρία σε πτήσεις με αποκλειστική αναφορά στα όργανα, που περιλαμβάνει τη συμπλήρωση οριζόντιας στροφής 180ο με ελικόπτερο που διαθέτει τα κατάλληλα όργανα.

2.7.1.4.2 Εάν τα προνόμια του πτυχίου πρόκειται να ασκηθούν τη νύκτα, ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση επί ελικοπτέρων διπλού χειρισμού σε νυχτερινή πτήση, που περιλαμβάνει απογειώσεις, προσγειώσεις και ναυτιλία.

Σημείωση.- Η εμπειρία στην πτήση δι' οργάνων που καθορίζεται στο 2.7.1.4.1.1 και η εμπειρία στη νυχτερινή πτήση που καθορίζεται στο 2.7.1.4.2 δεν δίνουν το δικαίωμα στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου να χειρίζεται ελικόπτερα υπό συνθήκες IFR.

2.7.1.5 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί, ως κυβερνήτης ελικοπτέρου, τις διαδικασίες και ελιγμούς που περιγράφονται στο 2.7.1.4 σε βαθμό ικανότητας κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου, και να:

α) λειτουργούν το ελικόπτερο εντός των ορίων του,

β) εκτελεί όλους τους ελιγμούς με ομαλότητα και ακρίβεια,

γ) ασκεί καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

δ) εφαρμόζει αεροναυτική γνώση, και

ε) διατηρεί τον έλεγχο του ελικοπτέρου πάντοτε κατά τέτοιο τρόπο ώστε το επιτυχές αποτέλεσμα μιας διαδικασίας ή ελιγμού δεν τίθεται ποτέ σε αμφιβολία.

2.7.1.6 Πιστοποιητικό υγείας

Ο υποψήφιος πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό υγείας τάξεως 2.

Σημείωση.- Εφιστάται η προσοχή στο 2.10.1.5 για την υγειονομική ικανότητα για τους κατόχους πτυχίου χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου που ζητούν ειδικότητα πτήσεως δι΄ οργάνων.

2.7.2 Προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που πρέπει να πληρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων.

2.7.2.1 Υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που περιγράφονται στα 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 και 2.1, τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου πρέπει να είναι να ενεργεί, αλλά όχι με αμοιβή, ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης οποιουδήποτε ελικοπτέρου που εμπλέκεται σε πτήσεις μη αμειβόμενες.

2.7.2.2 Πριν από την άσκηση των προνομίων τη νύχτα, ο κάτοχος του πτυχίου πρέπει να έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο 2.7.1.4.2.

2.8 Επαγγελματικό πτυχίο χειριστή ελικοπτέρου

2.8.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

2.8.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος δεν πρέπει να είναι ηλικίας κάτω των 18 ετών.

Σημείωση.- Ορισμένα προνόμια του πτυχίου περικόπτονται με το 2.1.10 για τους κατόχους πτυχίου που έχουν συμπληρώσει τα 60ά τους γενέθλια.

2.8.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο επαγγελματικού πτυχίου χειριστή ελικοπτέρου, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σε σχέση με τον κάτοχο επαγγελματικού πτυχίου χειριστή ελικοπτέρου. Κανόνες αέρος. Κατάλληλες πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

Γενικές γνώσεις αεροσκαφών

β) αρχές λειτουργίας των κινητήρων ελικοπτέρου, σύστημα μετάδοσης κίνησης, συστημάτων και οργάνων,

γ) περιορισμοί λειτουργίας των σχετικών ελικοπτέρων και κινητήρων. Σχετικές λειτουργικές πληροφορίες από το Εγχειρίδιο Πτήσεως,

δ) έλεγχοι χρήσης και διαθεσιμότητας των συσκευών και συστημάτων των σχετικών ελικοπτέρων,

ε) διαδικασίες συντήρησης για το σκάφους, τα συστήματα και τους κινητήρες των σχετικών ελικοπτέρων,

Επιδόσεις πτήσεως και σχεδίαση

στ) επιδράσεις της κατανομής φορτίου και μάζας, συμπεριλαμβανομένων των εξωτερικών φορτίων, επί του χειρισμού ελικοπτέρου, των πτητικών χαρακτηριστικών και επιδόσεων. Υπολογισμοί μάζας και ευστάθειας,

ζ) χρήση και πρακτική εφαρμογή των στοιχείων επιδόσεων απογείωσης, προσγείωσης και άλλων,

η) σχεδίαση προ πτήσεως και κατά την διαδρομή της πτήσης όσον αφορά πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR. Προετοιμασία και υποβολή των σχεδίων πτήσεως προς τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας. Διαδικασίες ρυθμίσεως υψομέτρου,

Ανθρώπινες επιδόσεις

θ) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με τον επαγγελματία χειριστή ελικοπτέρου,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Μετεωρολογία

ι) ερμηνεία και εφαρμογή των αεροναυτικών μετεωρολογικών αναφορών, χαρτών και προγνώσεων. Χρήση, και διαδικασίες για την απόκτηση, μετεωρολογικών πληροφοριών προ πτήσεως και κατά την πτήση. Υψομέτρηση,

ια) αεροναυτική μετεωρολογία. Κλιματολογία των σχετικών περιοχών σε σχέση με τα στοιχεία που επιδρούν στην αεροπλοΐα. Οι κινήσεις των συστημάτων πιέσεως, η δομή των μετώπων και η προέλευση και τα χαρακτηριστικά των σημαντικών καιρικών φαινομένων που επηρεάζουν τις συνθήκες απογείωσης, κατά τη διαδρομή και προσγείωσης. Αποφυγή επικίνδυνου καιρού,

Ναυτιλία

ιβ) αεροναυτιλία, που να περιλαμβάνει τη χρήση αεροναυτικών χαρτών, οργάνων και ναυτιλιακών βοηθημάτων. Κατανόηση των αρχών και των χαρακτηριστικών των σχετικών συστημάτων ναυτιλίας. Λειτουργία των συσκευών του αεροσκάφους,

Λειτουργικές διαδικασίες

ιγ) χρήση αεροναυτικών εκδόσεων όπως το AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες και συντμήσεις,

ιδ) κατάλληλες διαδικασίες προληπτικές και έκτακτης ανάγκης. Κατακάθιση με ισχύ, συνήχηση (συντονισμός) εδάφους, ανατροπή (roll-over) και άλλοι κίνδυνοι κατά την πτητική λειτουργία,

ιε) λειτουργικές διαδικασίες μεταφοράς φορτίου, περιλαμβανομένων των εξωτερικών φορτίων. Πιθανοί κίνδυνοι που έχουν σχέση με επικίνδυνα είδη,

ιστ) απαιτήσεις και πρακτικές για την ενημέρωση ασφαλείας των επιβατών, που περιλαμβάνουν προληπτικά μέτρα που θα τηρούνται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από ελικόπτερα,

Αρχές πτήσεως

ιζ) αρχές πτήσεως σχετικές με ελικόπτερα,

Ραδιοτηλεφωνία

ιη) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία που εφαρμόζονται στις πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR. Ενέργειες που εκτελούνται σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας.

2.8.1.3 Εμπειρία

2.8.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από 150 ώρες χρόνου πτήσεως, ή 100 ώρες εάν συμπληρωθούν κατά τη διάρκεια κύκλου μαθημάτων εγκεκριμένης εκπαίδευσης, ως χειριστής ελικοπτέρων. Η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίσει κατά πόσον η εμπειρία χειριστή υπό εκπαίδευση σε εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως, την οποία έχει εγκρίνει, είναι αποδεκτή ως μέρος του ολικού χρόνου πτήσεως των 150 ωρών ή 100 ωρών, ανάλογα με την περίπτωση. Η χρέωση για παρόμοια εμπειρία πρέπει να περιορίζεται στο μέγιστο των 10 ωρών.

2.8.1.3.1.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει σε ελικόπτερα όχι λιγότερες από:

α) 35 ώρες ως κυβερνήτης,

β) 10 ώρες χρόνου πτήσεως ναυτιλίας ως κυβερνήτης περιλαμβανομένης μιας πτήσης ναυτιλίας στην εξέλιξη της οποίας πρέπει να έχουν γίνει προσγειώσεις σε δύο διαφορετικά σημεία,

γ) 10 ώρες χρόνου εκπαίδευσης οργάνων εκ των οποίων όχι περισσότερες από 5 ώρες μπορεί να είναι χρόνος δι' οργάνων στο έδαφος, και

δ) εάν τα προνόμια του πτυχίου πρόκειται να ασκηθούν τη νύχτα, 5 ώρες χρόνος νυχτερινής πτήσεως που περιλαμβάνει 5 απογειώσεις και 5 κύκλους προσγείωσης ως κυβερνήτης.

2.8.1.3.2 Όταν ο υποψήφιος έχει χρόνο πτήσεως ως χειριστής αεροσκαφών σε άλλες κατηγορίες, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίζει κατά πόσον η εμπειρία αυτή είναι αποδεκτή και, εάν ναι, την έκταση κατά την οποία οι απαιτήσεις χρόνου πτήσεως του 2.8.1.3.1 μπορούν να μειωθούν ανάλογα.

2.8.1.4 Πτητική εκπαίδευση

2.8.1.4.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση σε ελικόπτερα διπλού χειρισμού από εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή πτήσεων. Ο εκπαιδευτής πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο υποψήφιος έχει επιχειρησιακή εμπειρία, τουλάχιστον στις ακόλουθες περιοχές, στο επίπεδο απόδοσης που απαιτείται για τον επαγγελματία χειριστή:

α) λειτουργίες προ πτήσεως, που περιλαμβάνουν τον καθορισμό μάζας και ευστάθειας, επιθεώρηση εξυπηρέτηση ελικοπτέρου,

β) πτητικές λειτουργίες στο αεροδρόμιο και τον κύκλο κυκλοφορίας, προληπτικά μέτρα και διαδικασίες αποφυγής συγκρούσεως,

γ) έλεγχος του ελικοπτέρου με εξωτερική οπτική αναφορά,

δ) ανάκτηση στο αρχικό στάδιο από κατακάθιση με ισχύ. Τεχνική επαναφοράς από χαμηλές rpm του στροφείου εντός του φυσιολογικού εύρους των rpm του κινητήρα,

ε) ελιγμοί στο έδαφος και δοκιμές κινητήρων. Αιωρήσεις. Απογειώσεις και προσγειώσεις - κανονικές, με άπνοια και σε επικλινές έδαφος. Απότομες προσεγγίσεις,

στ) απογειώσεις και προσγειώσεις με την ελάχιστη απαιτούμενη ισχύ. Τεχνική προσγείωσης και απογείωσης μεγίστης επιδόσεως. Επιχειρήσεις σε περιορισμένο χώρο. Γρήγορες σταθμεύσεις,

ζ) αιωρήσεις εκτός επίδρασης του εδάφους. Πτητικές λειτουργίες με εξωτερικό φορτίο, εάν απαιτείται. Πτήσεις σε μεγάλα ύψη,

η) βασικοί ελιγμοί πτήσεως και επαναφορά από ασυνήθεις στάσεις με αναφορά αποκλειστικά στα βασικά όργανα πτήσης,

θ) πτήσεις ναυτιλίας χρησιμοποιώντας οπτική αναφορά, τυφλή υποτύπωση και ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα. Διαδικασίες εκτροπής,

ι) διαδικασίες μη κανονικές και έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνουν εικονικές δυσλειτουργίες των συσκευών του ελικοπτέρου, προσέγγιση με αυτοπεριστροφή και προσγείωση, και

ια) πτητικές λειτουργίες προς, από και διέλευσης διαμέσου ελεγχομένου αεροδρομίου, συμμόρφωση με τις διαδικασίες των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία.

2.8.1.4.2 Εάν τα προνόμια του πτυχίου πρόκειται να ασκηθούν τη νύχτα, ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση επί ελικόπτερων διπλού χειρισμού σε νυχτερινή πτήση, που περιλαμβάνει απογειώσεις, προσγειώσεις και ναυτιλία.

Σημείωση.- Η εμπειρία δι' οργάνων που καθορίζεται στα 2.8.1.3.1.1 γ) και 2.8.1.4.1 η) και η εμπειρία νυχτερινής πτήσεως που καθορίζεται στα 2.8.1.3.1.1 δ) και 2.8.1.4.2 δεν δίνουν το δικαίωμα στον κάτοχο επαγγελματικού πτυχίου χειριστή ελικοπτέρου να χειρίζεται ελικόπτερα υπό συνθήκες IFR.

2.8.1.5 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί ως κυβερνήτης ελικοπτέρου, τις διαδικασίες και τους ελιγμούς που περιγράφονται στο 2.8.1.4 σε βαθμό ικανότητας αντίστοιχο με τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο επαγγελματικού πτυχίου χειριστή ελικοπτέρου, και να:

α) λειτουργεί το ελικόπτερο εντός των ορίων του,

β) εκτελεί όλους τους ελιγμούς με ομαλότητα και ακρίβεια,

γ) ασκεί καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

δ) εφαρμόζει αεροναυτικές γνώσεις, και

ε) διατηρεί τον έλεγχο του ελικοπτέρου πάντοτε κατά τέτοιο τρόπο ώστε το επιτυχές αποτέλεσμα μιας διαδικασίας ή ελιγμού να μην τίθεται ποτέ σε αμφιβολία.

2.8.1.6 Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να κατέχει ισχύον πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1.

2.8.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

2.8.2.1 Υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 και 2.1, τα προνόμια του κατόχου επαγγελματικού πτυχίου χειριστή ελικοπτέρου πρέπει να είναι:

α) να ασκεί όλα τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου,

β) να ενεργεί ως κυβερνήτης σε οποιοδήποτε ελικόπτερο που εμπλέκεται σε πτητικές λειτουργίες εκτός από δημόσιες αερομεταφορές,

γ) να ενεργεί ως κυβερνήτης σε δημόσιες αερομεταφορές σε οποιοδήποτε ελικόπτερο πιστοποιημένο για πτήσεις με ένα μόνο χειριστή, και

δ) να δρα ως συγκυβερνήτης σε αεροπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα που απαιτείται να λειτουργούν με συγκυβερνήτη.

2.8.2.2 Πριν ασκήσει τα προνόμια τη νύχτα, ο κάτοχος πτυχίου πρέπει να έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις που περιγράφονται στα 2.8.1.3.1.1 δ) και 2.8.1.4.2.

2.9 Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών ελικοπτέρου

2.9.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

2.9.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος πρέπει να είναι ηλικίας όχι κάτω των 21 ετών.

Σημείωση.- Ορισμένα προνόμια του πτυχίου περιορίζονται από το 2.1.10 για κατόχους πτυχίου που έχουν συμπληρώσει τα 60ά τους γενέθλια.

2.9.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών ελικοπτέρου, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σε σχέση με τον κάτοχο πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών ελικοπτέρου. Κανόνες αέρος. Κατάλληλες πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

Γενικές γνώσεις αεροσκαφών

β) γενικά χαρακτηριστικά και περιορισμοί των ηλεκτρικών, υδραυλικών και άλλων συστημάτων του ελικοπτέρου. Συστήματα ελέγχου πτήσεως που περιλαμβάνουν τον αυτόματο πιλότο και την ενίσχυση της σταθερότητας,

γ) αρχές λειτουργίας, διαδικασίες χειρισμού και λειτουργικοί περιορισμοί των κινητήρων ελικοπτέρου. Σύστημα μετάδοσης κίνησης. Επιδράσεις των ατμοσφαιρικών συνθηκών στην απόδοση του κινητήρα. Συναφείς λειτουργικές πληροφορίες από το εγχειρίδιο πτήσης,

δ) λειτουργικές διαδικασίες και οι περιορισμοί του σχετικού ελικοπτέρου. Επιδράσεις των ατμοσφαιρικών συνθηκών στις επιδόσεις του ελικοπτέρου. Συναφείς λειτουργικές πληροφορίες από το εγχειρίδιο πτήσης,

ε) χρήση και οι έλεγχοι διαθεσιμότητας των συσκευών και συστημάτων του σχετικού ελικοπτέρου,

στ) όργανα πτήσεως. Πυξίδες, σφάλματα στροφής και επιτάχυνσης. Γυροσκοπικά όργανα, λειτουργικά όρια και επιδράσεις της προπορείας. Πρακτικές και διαδικασίες στην περίπτωση δυσλειτουργιών των διαφόρων οργάνων πτήσεως,

ζ) διαδικασίες συντήρησης για το σκάφος, τα συστήματα και τους κινητήρες του σχετικού ελικοπτέρου,

Επιδόσεις πτήσεως και σχεδίαση.

η) επιδράσεις της κατανομής του φορτίου και της μάζας, που περιλαμβάνουν και τα εξωτερικά φορτία, επί του χειρισμού του ελικοπτέρου, των πτητικών χαρακτηριστικών και των επιδόσεων. Υπολογισμοί μάζας και ευστάθειας,

θ) χρήση και η πρακτική εφαρμογή των στοιχείων επιδόσεων απογείωσης, προσγείωσης και άλλων, που περιλαμβάνουν και διαδικασίες για τον έλεγχο της πλεύσης,

ι) επιχειρησιακή σχεδίαση προ πτήσεως και κατά τη διαδρομή της πτήσεως. Προετοιμασία και υποβολή του σχεδίου πτήσεως προς τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας. Κατάλληλες διαδικασίες των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας. Διαδικασίες ρυθμίσεως υψομέτρου,

Ανθρώπινες επιδόσεις

ια) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με χειριστή εναερίων γραμμών ελικοπτέρου,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων σχετικών με τις Ανθρώπινες Επιδόσεις μπορούν να αναζητηθούν στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Μετεωρολογία

ιβ) ερμηνεία και εφαρμογή των αεροναυτικών μετεωρολογικών αναφορών, χαρτών και προγνώσεων. Κώδικες και συντμήσεις. Χρήση, και διαδικασίες για την απόκτηση, μετεωρολογικών πληροφοριών, προ πτήσεως και κατά την πτήση. Υψομέτρηση,

ιγ) αεροναυτική μετεωρολογία. Κλιματολογία των σχετικών περιοχών σε σχέση με τα στοιχεία που επιδρούν στην αεροπλοΐα. Η κίνηση των συστημάτων πιέσεως, η δομή των μετώπων και η προέλευση και τα χαρακτηριστικά των σημαντικών καιρικών φαινομένων τα οποία επηρεάζουν τις συνθήκες απογείωσης, κατά τη διαδρομή και προσγείωσης,

ιδ) αιτίες, αναγνώριση και επιδράσεις της παγοποίησης του κινητήρα, του σκάφους και του στροφείου. Αποφυγή επικίνδυνου καιρού,

Ναυτιλία

ιε) αεροναυτιλία, που περιλαμβάνει τη χρήση αεροναυτικών χαρτών, ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων και συστημάτων ναυτιλίας περιοχής. Ειδικές ναυτιλιακές απαιτήσεις για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων,

ιστ) χρήση, περιορισμοί και διαθεσιμότητα των ηλεκτρονικών και οργάνων των αναγκαίων για τον έλεγχο και τη ναυτιλία των ελικοπτέρων,

ιζ) χρήση, ακρίβεια και αξιοπιστία των ναυτιλιακών συστημάτων. Αναγνώριση των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων,

ιη) αρχές και χαρακτηριστικά αυτοτελών και εξωτερικών ναυτιλιακών συστημάτων. Λειτουργία των συσκευών του ελικοπτέρου,

Επιχειρησιακές διαδικασίες

ιθ) ερμηνεία και χρήση των ραδιοναυτιλιακών εκδόσεων όπως AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες και συντμήσεις,

κ) διαδικασίες προληπτικές και έκτακτης ανάγκης. Κατακάθιση με ισχύ, συνήχηση (συντονισμός) εδάφους, απώλεια στηρίξεως ακολουθούντος πτερυγίου, δυναμική ανατροπή και άλλοι κίνδυνοι κατά την πτητική λειτουργία. Πρακτικές ασφαλείας σχετικές με τις πτήσεις υπό συνθήκες VFR,

κα) λειτουργικές διαδικασίες για τη μεταφορά φορτίου, που περιλαμβάνουν εξωτερικά φορτία και επικίνδυνων ειδών,

κβ) απαιτήσεις και πρακτικές για την ενημέρωση ασφαλείας των επιβατών, που περιλαμβάνει μέτρα πρόληψης που λαμβάνονται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από ελικόπτερα,

Αρχές πτήσεως

κγ) αρχές πτήσεως που αφορούν ελικόπτερα,

Ραδιοτηλεφωνία

κδ) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία όπως εφαρμόζονται σε πτητικές λειτουργίες VFR. Ενέργειες που εκτελούνται σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας.

2.9.1.3 Εμπειρία

2.9.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από 1000 ώρες χρόνου πτήσεως ως χειριστής ελικοπτέρων. Η Αρχή Αδειοδότησης προσδιορίζει εάν η εμπειρία ως χειριστή υπό εκπαίδευση σε εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως, την οποία έχει εγκρίνει, είναι αποδεκτή ως μέρος του συνολικού χρόνου πτήσεως των 1000 ωρών. Η πίστωση για τέτοια εμπειρία πρέπει να περιορίζεται στο μέγιστο των 100 ωρών, εκ των οποίων όχι περισσότερες από 25 ώρες πρέπει να έχουν αποκτηθεί σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσεως ή σε εκπαιδευτική συσκευή βασικών οργάνων πτήσεως.

2.9.1.3.1.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει σε ελικόπτερα όχι λιγότερο από:

α) 250 ώρες, είτε ως κυβερνήτης, είτε συμπληρώθηκαν από όχι λιγότερες των 100 ωρών ως κυβερνήτη και ο επιπλέον χρόνος πτήσεως ως συγκυβερνήτη που εκτελεί, υπό την επίβλεψη του κυβερνήτη, τα καθήκοντα και τις λειτουργίες του κυβερνήτη, υπό τον όρο ότι η μέθοδος επίβλεψης που εφαρμόζεται είναι αποδεκτή από την Αρχή Αδειοδότησης,

β) 200 ώρες χρόνου πτήσεως ταξιδίου, εκ των οποίων όχι λιγότερες των 100 ωρών πρέπει να είναι ως κυβερνήτη ή ως συγκυβερνήτη που εκτελεί, υπό την επίβλεψη του κυβερνήτη, τα καθήκοντα και τις λειτουργίες του κυβερνήτη, υπό τον όρο ότι η εφαρμοζόμενη μέθοδος επίβλεψης είναι αποδεκτή από την Αρχή Αδειοδότησης.

γ) 30 ώρες χρόνου οργάνων, εκ των οποίων όχι περισσότερες από 10 ώρες μπορεί να είναι χρόνος δι' οργάνων στο έδαφος και

δ) 50 ώρες νυχτερινής πτήσης ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης.

2.9.1.3.2 Όταν ο υποψήφιος έχει χρόνο πτήσεως ως χειριστής αεροσκαφών άλλων κατηγοριών, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίζει κατά πόσον η εμπειρία αυτή είναι αποδεκτή και, εάν ναι, την έκταση κατά την οποία οι απαιτήσεις πτήσεως του 2.9.1.3.1 μπορούν να μειωθούν ανάλογα.

2.9.1.4 Πτητική εκπαίδευση

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει λάβει την εκπαίδευση πτήσεως που απαιτείται για την έκδοση επαγγελματικού πτυχίου χειριστή ελικοπτέρου (2.8.1.4).

Σημείωση.- Ο χρόνος δι' οργάνων που καθορίζεται στο 2.9.1.3.1.1 γ) και ο χρόνος νυχτερινής πτήσεως που καθορίζεται στο 2.9.1.3.1.1 δ) δεν δίνουν το δικαίωμα στον κάτοχο πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών ελικοπτέρου να χειρίζεται ελικόπτερα υπό συνθήκες IFR.

2.9.1.5 Επιδεξιότητα

2.9.1.5.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί ως κυβερνήτης ελικοπτέρου που απαιτείται να λειτουργεί με συγκυβερνήτη, τις ακόλουθες διαδικασίες και ελιγμούς:

α) διαδικασίες προ πτήσεως, που περιλαμβάνουν την προετοιμασία του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης και την υποβολή του σχεδίου πτήσεως προς τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας,

β) κανονικές διαδικασίες πτήσεως και ελιγμούς κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης,

γ) διαδικασίες μη κανονικές και έκτακτης ανάγκης και ελιγμούς που σχετίζονται με βλάβες και δυσλειτουργίες των συσκευών, όπως των κινητήρων, συστημάτων και σκάφους, και

δ) διαδικασίες ανικανότητας του πληρώματος να εκπληρώσει τα καθήκοντά του και συνεργασία του πληρώματος που περιλαμβάνει ανάθεση καθηκόντων χειριστή, συνεργασία πληρώματος και χρήση καταλόγων ελέγχου ενεργειών (check lists).

2.9.1.5.1.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί τις διαδικασίες και ελιγμούς που περιγράφονται στο 2.9.1.5.1 σε βαθμό ικανότητας ανάλογο των προνομίων που εκχωρούνται στον κάτοχο του πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών ελικοπτέρου και να:

α) λειτουργεί το ελικόπτερο εντός των ορίων του,

β) εκτελεί όλους τους ελιγμούς με ομαλότητα και ακρίβεια,

γ) ασκεί καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

δ) εφαρμόζει αεροπορικές γνώσεις,

ε) διατηρεί τον έλεγχο του ελικοπτέρου πάντοτε κατά τέτοιο τρόπο ώστε το επιτυχές αποτέλεσμα μιας διαδικασίας ή ελιγμού δεν τίθεται ποτέ σε αμφιβολία.

στ) κατανοεί και εφαρμόζει τις διαδικασίες συντονισμού του πληρώματος και ανικανότητας να εκπληρώσει τα καθήκοντά του, και

ζ) επικοινωνεί αποτελεσματικά με τα άλλα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης.

2.9.1.6 Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να κατέχει ισχύον πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1.

2.9.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

Υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 και 2.1, τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών ελικοπτέρου πρέπει να είναι:

α) να ασκεί όλα τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου και επαγγελματικού πτυχίου ελικοπτέρου, και

β) να ενεργεί ως κυβερνήτης και συγκυβερνήτης σε ελικοπτέρων αερομεταφορών.

2.10 Ειδικότητα πτήσεως δι΄ οργάνων ελικοπτέρου

2.10.1 Απαιτήσεις για την έκδοση της ειδικότητας

2.10.1.1 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων αντίστοιχο των προνομίων που παρέχονται στον κάτοχο της ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων ελικοπτέρου, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορικό δίκαιο

α) κανόνες και κανονισμοί σχετικοί με τις πτήσεις υπό συνθήκες IFR. Συναφείς πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

Γενικές γνώσεις αεροσκαφών

β) χρήση, περιορισμοί και διαθεσιμότητα των ηλεκτρονικών και των οργάνων των απαραίτητων για τον έλεγχο και τη ναυτιλία ελικοπτέρων υπό συνθήκες IFR και με μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων. Χρήση και περιορισμοί του αυτόματου πιλότου,

γ) πυξίδες, σφάλματα στροφής και επιτάχυνσης. Γυροσκοπικά όργανα, λειτουργικά όρια και επιδράσεις της προπορείας. Πρακτικές και διαδικασίες σε περίπτωση δυσλειτουργιών των διαφόρων οργάνων πτήσεως,

Επιδόσεις πτήσεως και σχεδίαση

δ) προετοιμασίες και έλεγχοι προ πτήσεως κατάλληλες για πτήσεις υπό συνθήκες IFR,

ε) επιχειρησιακή σχεδίαση της πτήσης. Προετοιμασία και υποβολή σχεδίου πτήσεως IFR προς τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας. Διαδικασίες ρυθμίσεως υψομέτρου,

Ανθρώπινες επιδόσεις

στ) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με ενόργανη πτήση σε ελικόπτερα,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων αναφορικά με τις ανθρώπινες επιδόσεις, μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Μετεωρολογία

ζ) εφαρμογή της αεροναυτικής μετεωρολογίας. Ερμηνεία και χρήση των αναφορών, χαρτών και προγνώσεων. Κώδικες και συντμήσεις. Χρήση, και διαδικασίες για την απόκτηση, μετεωρολογικών πληροφοριών. Υψομέτρηση,

η) αιτίες, αναγνώριση και επιδράσεις της παγοποίησης στον κινητήρα, στο σκάφος και το στροφείο. Διαδικασίες διείσδυσης στη ζώνη μετώπου. Αποφυγή επικίνδυνου καιρού,

Ναυτιλία

θ) πρακτική ναυτιλία με τη χρήση ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων,

ι) χρήση, ακρίβεια και αξιοπιστία των ναυτιλιακών συστημάτων που χρησιμοποιούνται στις φάσεις αναχώρησης, κατά τη διαδρομή, προσέγγισης και προσγείωσης της πτήσης. Αναγνώριση των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων,

Επιχειρησιακές διαδικασίες

ια) ερμηνεία και χρήση των αεροναυτικών βοηθημάτων όπως AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες και συντμήσεις καθώς και χάρτες ενόργανων διαδικασιών για αναχώρηση, κατά τη διαδρομή, κάθοδο και προσέγγιση,

ιβ) διαδικασίες προληπτικές και έκτακτης ανάγκης. Πρακτικές ασφαλείας σχετικές με τις πτήσεις υπό συνθήκες IFR,

Ραδιοτηλεφωνία

ιγ) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία όπως εφαρμόζονται στις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών υπό συνθήκες IFR. Ενέργειες που εκτελούνται σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας.

2.10.1.2 Εμπειρία

2.10.1.2.1 Ο υποψήφιος πρέπει να κατέχει πτυχίο χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου, επαγγελματικό πτυχίο χειριστή ελικοπτέρου ή πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών ελικοπτέρου.

2.10.1.2.2 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από:

α) 50 ώρες χρόνου πτήσης ταξιδίου ως κυβερνήτης αεροσκαφών σε κατηγορίες αποδεκτές από την Αρχή Αδειοδότησης, εκ των οποίων όχι λιγότερες από 10 ώρες πρέπει να είναι σε ελικόπτερα, και

β) 40 ώρες χρόνου δι' οργάνων σε ελικόπτερα ή αεροπλάνα εκ των οποίων όχι περισσότερες από 20 ώρες, ή 30 ώρες όπου χρησιμοποιείται εξομοιωτής πτήσεως, μπορεί να είναι χρόνος δι' οργάνων στο έδαφος. Ο χρόνος στο έδαφος πρέπει να είναι υπό την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου εκπαιδευτή.

2.10.1.3 Πτητική εκπαίδευση

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει κερδίσει όχι λιγότερες από 10 ώρες του χρόνου ενόργανης πτήσης που απαιτείται στο 2.10.1.2.2 β) ενώ λαμβάνει εκπαίδευση στην πτήση δι' οργάνων σε ελικόπτερα διπλού χειρισμού από εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή πτήσεως. Ο εκπαιδευτής πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο υποψήφιος διαθέτει επιχειρησιακή εμπειρία, τουλάχιστον στις ακόλουθες περιοχές, και στο επίπεδο απόδοσης που απαιτείται για τον κάτοχο ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων:

α) διαδικασίες προ πτήσεως που περιλαμβάνουν τη χρήση του εγχειριδίου πτήσης ή αντίστοιχου βοηθήματος, και κατάλληλων βοηθημάτων των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας στην προετοιμασία ενός σχεδίου πτήσεως IFR,

β) επιθεώρηση προ πτήσεως, χρήση καταλόγων ελέγχου ενεργειών, έλεγχοι τροχοδρόμησης και προ απογείωσης,

γ) διαδικασίες και ελιγμοί για πτητική λειτουργία IFR υπό συνθήκες κανονικές, μη κανονικές και έκτακτης ανάγκης που να καλύπτουν τουλάχιστον:

- μετάβαση σε ενόργανη πτήση κατά την απογείωση,
- τυποποιημένες ενόργανες αναχωρήσεις και αφίξεις,
- διαδικασίες IFR κατά τη διαδρομή,
- διαδικασίες κράτησης,
- ενόργανες προσεγγίσεις στα καθορισμένα ελάχιστα,
- διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης,
- προσγειώσεις μετά από ενόργανη προσέγγιση,

δ) ελιγμοί κατά την πτήση και ιδιαίτερα πτητικά χαρακτηριστικά, και

ε) εάν είναι σκόπιμο, πτητική λειτουργία πολυκινητήριου ελικοπτέρου αποκλειστικά με αναφορά στα όργανα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας ή εικονικά εκτός λειτουργίας.

2.10.1.4 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί τις διαδικασίες και ελιγμούς που καθορίζονται στο 2.10.1.3 σε βαθμό επιδεξιότητας αντίστοιχο προς τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων ελικοπτέρου, και να:

α) λειτουργεί το ελικόπτερο εντός των ορίων του,

β) ολοκληρώνει όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια,

γ) ασκεί καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

δ) εφαρμόζει αεροπορικές γνώσεις, και

ε) διατηρεί τον έλεγχο του ελικοπτέρου πάντοτε κατά τέτοιο τρόπο ώστε το επιτυχές αποτέλεσμα μιας διαδικασίας ή ελιγμού δεν τίθεται ποτέ σοβαρά σε αμφιβολία.

Σημείωση.- Εφιστάται η προσοχή στο 2.1.6 σχετικά με τη χρήση εκπαιδευτικών συσκευών συνθετικής πτήσεως για επιδείξεις επιδεξιότητας.

2.10.1.5 Υγειονομική ικανότητα

2.10.1.5.1 Οι υποψήφιοι που κατέχουν πτυχίο χειριστή ιδιωτικού ελικοπτέρου πρέπει να διαθέτουν ακουστική οξύτητα επί τη βάσει της συμμόρφωσης με τις ακουστικές απαιτήσεις για την έκδοση πιστοποιητικού υγείας τάξεως 1.

2.10.1.5.2 Σύσταση.- Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να εξετάσουν την απαίτηση από τον κάτοχο πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροσκάφους να συμμορφώνεται με τις φυσικές, τις πνευματικές και οπτικές απαιτήσεις για την έκδοση πιστοποιητικού υγείας τάξεως 1.

2.10.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

Υπό την αίρεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5, 1.2.6 και 2.1, τα προνόμια του κατόχου ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων ελικοπτέρου πρέπει να είναι να χειρίζεται το ελικόπτερο υπό συνθήκες IFR.

2.10.3 Άσκηση συνδυασμένων προνομίων ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων αεροπλάνου και ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων ελικοπτέρου

Τα προνόμια που παρέχονται στα 2.6.2 και 2.10.2 μπορεί να απονεμηθούν με μια ειδικότητα πτήσεως δι΄ οργάνων αντί να εκδίδονται ξεχωριστές ειδικότητες πτήσεως δι΄ οργάνων για αεροπλάνα και ελικόπτερα υπό τον όρο ότι οι απαιτήσεις για την έκδοση αμφότερων των ειδικοτήτων, όπως καθορίζεται στα 2.6 και 2.10, έχουν καλυφθεί.

2.11 Ειδικότητα εκπαιδευτή πτήσεως κατάλληλη για αεροπλάνα και ελικόπτερα

2.11.1 Απαιτήσεις για την έκδοση της ειδικότητας

2.11.1.1 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις γνώσεων για την έκδοση επαγγελματικού πτυχίου χειριστή όπως καθορίζεται στα 2.4.1.2 ή 2.8.1.2 κατά περίπτωση. Επί πλέον, ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων αντίστοιχο με τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο της ειδικότητας του εκπαιδευτή πτήσεως, τουλάχιστον στις ακόλουθες περιοχές:

α) τεχνικές εφαρμοσμένης διδασκαλίας,

β) εκτίμηση της επίδοσης του μαθητευόμενου στα αντικείμενα στα οποία παρέχεται εκπαίδευση εδάφους,

γ) τη διαδικασία μάθησης,

δ) στοιχεία αποτελεσματικής διδασκαλίας,

ε) αξιολόγηση και δοκιμασία του μαθητευόμενου, φιλοσοφίες εκπαίδευσης,

στ) ανάπτυξη εκπαιδευτικών προγραμμάτων,

ζ) σχέδιο μαθήματος,

η) τεχνική διδασκαλίας στην τάξη,

θ) χρήση εκπαιδευτικών βοηθημάτων,

ι) ανάλυση και διόρθωση λαθών του μαθητευόμενου,

ια) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με τη διδασκαλία πτήσεως, και

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

ιβ) κινδύνους που αφορούν τις εικονικές βλάβες συστημάτων και δυσλειτουργίες στο αεροσκάφος.

2.11.1.2 Εμπειρία

Ο υποψήφιος πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις εμπειρίας για την έκδοση επαγγελματικού πτυχίου χειριστή όπως καθορίζεται στα 2.4.1.3 ή 2.8.1.3, κατά περίπτωση.

2.11.1.3 Πτητική εκπαίδευση

Ο υποψήφιος, υπό την επίβλεψη εκπαιδευτή πτήσεως αποδεκτού από την Αρχή Αδειοδότησης για το σκοπό αυτό πρέπει να:

α) έχει λάβει εκπαίδευση στις τεχνικές εκπαίδευσης πτήσεως που περιλαμβάνουν επίδειξη, πρακτικές μαθητευομένων, αναγνώριση και διόρθωση κοινών λαθών μαθητευομένων, και

β) έχει ασκήσει εκπαιδευτικές τεχνικές σε εκείνους τους ελιγμούς πτήσεως και τις διαδικασίες στις οποίες προτίθεται να παρέχει εκπαίδευση πτήσεως.

2.11.1.4 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει, στην κατηγορία του αεροσκάφους για το οποίο ζητούνται προνόμια εκπαιδευτή πτήσεως, την ικανότητα να διδάσκει στις περιοχές εκείνες στις οποίες πρόκειται να γίνει διδασκαλία πτήσεως, που περιλαμβάνει εκπαίδευση προ πτήσεως, μετά την πτήση και στο έδαφος, ως απαιτείται.

2.11.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

Υπό την αίρεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5 και 2.1, τα προνόμια του κατόχου ειδικότητας εκπαιδευτή πτήσεως πρέπει να είναι:

α) να επιβλέπει τις πτήσεις «μόνος» των μαθητευομένων χειριστών, και

β) να εκτελεί διδασκαλία πτήσεως για την έκδοση πτυχίου χειριστή ιδιωτικού αεροσκάφους, επαγγελματικού πτυχίου χειριστή αεροσκάφους, ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων και ειδικότητας εκπαιδευτή πτήσεως υπό την προϋπόθεση ότι ο εκπαιδευτής πτήσεως:

1) κατέχει τουλάχιστον το πτυχίο και την ειδικότητα για την οποία παρέχεται η εκπαίδευση, στην κατάλληλη κατηγορία αεροσκάφους,

2) κατέχει το πτυχίο και την απαραίτητη ειδικότητα να ενεργεί ως κυβερνήτης αεροσκάφους στο οποίο παρέχεται η εκπαίδευση, και

3) έχει τα προνόμια που παρέχονται στον εκπαιδευτή πτήσεως, εγγεγραμμένα επί του πτυχίου.

2.12 Πτυχίο χειριστή ανεμόπτερου

2.12.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

2.12.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος δεν πρέπει να είναι ηλικίας κάτω των 16 ετών.

2.12.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ανεμοπτέρου, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σχετικοί με τον κάτοχο πτυχίου χειριστή ανεμοπτέρου. Κανόνες αέρος. Κατάλληλες πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

Γενικές γνώσεις αεροσκαφών

β) αρχές λειτουργίας των συστημάτων του ανεμοπτέρου και των οργάνων,

γ) λειτουργικοί περιορισμοί των ανεμοπτέρων. Σχετικές λειτουργικές πληροφορίες από το εγχειρίδιο πτήσεως ή άλλο κατάλληλο βοήθημα,

Επιδόσεις πτήσεως και σχεδίαση

δ) επιδράσεις της κατανομής του φορτίου και της μάζας επί των πτητικών χαρακτηριστικών. Υπολογισμός μάζας και ευστάθειας,

ε) χρήση και πρακτική εφαρμογή της απελευθέρωσης, προσγείωσης και άλλων στοιχείων επιδόσεων,

στ) σχεδίαση προ πτήσης και κατά τη διαδρομή πτήσεως κατάλληλη για πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR. Διαδικασίες σχετικές με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Διαδικασίες ρύθμισης υψομέτρου. Πτητικές λειτουργίες σε περιοχές πολύ πυκνής κυκλοφορίας,

Ανθρώπινες επιδόσεις

ζ) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με το χειριστή ανεμοπτέρου,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορούν να αναζητηθούν στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Μετεωρολογία

η) εφαρμογή της βασικής αεροναυτικής μετεωρολογίας. Χρήση, και διαδικασίες για την απόκτηση, μετεωρολογικών πληροφοριών. Υψομέτρηση.

Ναυτιλία

θ) πρακτικά θέματα αεροναυτιλίας και τεχνικές τυφλής υποτύπωσης. Χρήση αεροναυτικών χαρτών,

Λειτουργικές διαδικασίες

ι) χρήση αεροναυτικών εκδόσεων όπως AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες και συντμήσεις,

ια) διάφορες μέθοδοι απελευθέρωσης και σχετικές διαδικασίες,

ιβ) κατάλληλες προληπτικές διαδικασίες και έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνουν μέτρα προς αποφυγήν επικίνδυνου καιρού και αναταράξεων από δίνες και άλλων λειτουργικών κινδύνων,

Αρχές πτήσης

ιγ) αρχές πτήσης σχετικά με τα ανεμόπτερα.

2.12.1.2.1 Σύσταση.- Ο υποψήφιος θα πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων αντίστοιχο των προνομίων που θα εκχωρηθούν στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ανεμοπτέρου, στις διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογίας όπως απαιτείται για πτητικές λειτουργίες VFR και τις ενέργειες που θα εκτελεσθούν στην περίπτωσης απώλειας επικοινωνίας.

2.12.1.3 Εμπειρία

2.12.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από 6 ώρες χρόνου πτήσης ως χειριστής ανεμοπτέρων που περιλαμβάνουν χρόνο πτήσης μόνος 2 ωρών κατά τις οποίες θα έχουν εκτελεστεί όχι λιγότερες από 20 απελευθερώσεις και προσγειώσεις.

2.12.1.3.1.1 Όταν ο υποψήφιος διαθέτει χρόνο πτήσεως ως χειριστής αεροπλάνων, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να αποφασίζει κατά πόσον η εμπειρία αυτή είναι αποδεκτή και, εάν ναι, την έκταση κατά την οποία οι απαιτήσεις χρόνου πτήσης του 2.12.1.3.1 μπορούν να μειωθούν ανάλογα.

2.12.1.3.2 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει κερδίσει, υπό κατάλληλη επίβλεψη, επιχειρησιακή εμπειρία σε ανεμόπτερα τουλάχιστον στις ακόλουθες περιοχές:

α) λειτουργίες προ πτήσεως, που περιλαμβάνουν συναρμολόγηση του ανεμοπτέρου και επιθεώρηση,

β) τεχνικές και διαδικασίες για τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο απελευθέρωσης, που περιλαμβάνουν κατάλληλους περιορισμούς ταχύτητας αέρος, διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και χρησιμοποιούμενα σήματα,

γ) λειτουργίες στον κύκλο κυκλοφορίας, προληπτικά μέτρα και διαδικασίες αποφυγής σύγκρουσης,

δ) έλεγχος του ανεμοπτέρου με εξωτερική οπτική αναφορά,

ε) πτήση σε ολόκληρο το φάκελο πτήσης,

στ) αναγνώριση και επαναφορά από αρχική και πλήρη απώλεια στηρίξεως και σπειροειδείς βυθίσεις,

ζ) απελευθερώσεις κανονικές και με πλάγιο άνεμο, προσεγγίσεις και προσγειώσεις

η) πτήσεις ταξιδίου με τη χρήση οπτικής αναφοράς και τυφλής υποτύπωσης,

θ) διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

2.12.1.4 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί ως κυβερνήτης ανεμοπτέρου, τις διαδικασίες και ελιγμούς που περιγράφονται στο 2.12.1.3.2 σε βαθμό ικανότητας κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ανεμοπτέρου, και να:

α) λειτουργεί το ανεμόπτερο εντός των ορίων του,

β) ολοκληρώνει όλους τους ελιγμούς με ομαλότητα και ακρίβεια,

γ) ασκεί καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

δ) εφαρμόζει αεροπορικές γνώσεις, και

ε) διατηρεί τον έλεγχο του ανεμοπτέρου πάντοτε κατά τέτοιο τρόπο ώστε το επιτυχές αποτέλεσμα μιας διαδικασίας ή ελιγμού δεν τίθεται ποτέ σοβαρά σε αμφιβολία.

2.12.1.5 Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να κατέχει ισχύον πιστοποιητικό υγείας τάξεως 2.

2.12.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

2.12.2.1 Υπό τον όρο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5, 1.2.6 και 2.1,τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή ανεμοπτέρου πρέπει να είναι να ενεργεί ως κυβερνήτης οποιουδήποτε ανεμοπτέρου υπό την προϋπόθεση ότι ο κάτοχος του πτυχίου διαθέτει επιχειρησιακή εμπειρία στη χρησιμοποιούμενη μέθοδο απελευθέρωσης.

2.12.2.2 Σύσταση.- Εάν πρόκειται να μεταφερθούν επιβάτες, ο κάτοχος του πτυχίου θα πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από 10 ώρες χρόνου πτήσης ως χειριστής ανεμοπτέρων.

2.13 Πτυχίο χειριστή ελεύθερου αερόστατου

Σημείωση.- Οι διατάξεις του πτυχίου χειριστή ελεύθερου αερόστατου, έχουν εφαρμογή στα ελεύθερα αερόστατα που χρησιμοποιούν θερμό αέρα ή αέριο.

2.13.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

2.13.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος πρέπει να είναι ηλικίας όχι κάτω των 16 ετών.

2.13.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων αντίστοιχο των προνομίων που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ελεύθερου αερόστατου, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σε σχέση με τον κάτοχο πτυχίου χειριστή ελεύθερου αερόστατου. Κανόνες αέρος. Σχετικές πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

Γενικές γνώσεις αεροσκαφών

β) αρχές λειτουργίας των συστημάτων ελεύθερων αερόστατων και των οργάνων,

γ) λειτουργικοί περιορισμοί των ελεύθερων αερόστατων. Σχετικές λειτουργικές πληροφορίες από το Εγχειρίδιο Πτήσης ή άλλα κατάλληλα βοηθήματα,

δ) φυσικές ιδιότητες και πρακτική εφαρμογή των αερίων που χρησιμοποιούνται στα ελεύθερα αερόστατα,

Επιδόσεις πτήσεων και σχεδίαση

ε) επιδράσεις του φορτίου επί των πτητικών χαρακτηριστικών. Υπολογισμοί μάζας,

στ) χρήση και πρακτική εφαρμογή της απελευθέρωσης, προσγείωσης και άλλων στοιχείων επιδόσεων, που περιλαμβάνουν τις επιδράσεις της θερμοκρασίας,

ζ) σχεδίαση προ πτήσεως και κατά τη διαδρομή πτήσης που αφορά τις πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR. Κατάλληλες διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Διαδικασίες ρύθμισης υψομέτρου. Πτητικές λειτουργίες σε περιοχές πολύ πυκνής κυκλοφορίας,

Ανθρώπινες επιδόσεις

η) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με το χειριστή ελεύθερου αερόστατου,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων σχετικά με τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Μετεωρολογία

θ) εφαρμογή της στοιχειώδους αεροναυτικής μετεωρολογίας. Χρήση, και διαδικασίες για τη συλλογή, μετεωρολογικών πληροφοριών. Υψομέτρηση,

Ναυτιλία

ι) πρακτικά θέματα αεροναυτιλίας και τεχνική τυφλής υποτύπωσης. Χρήση αεροναυτικών χαρτών,

Λειτουργικές διαδικασίες

ια) χρήση αεροναυτικών εκδόσεων όπως AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες και συντμήσεις,

ιβ) κατάλληλες προληπτικές διαδικασίες και έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνουν ενέργειες που θα εκτελεσθούν για αποφυγή επικίνδυνου καιρού, αναταράξεων από δίνες και άλλων λειτουργικών κινδύνων,

Αρχές πτήσης

ιγ) αρχές πτήσης σε σχέση με τα ελεύθερα αερόστατα.

2.13.1.2.1 Σύσταση.- Ο υποψήφιος θα πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων αντίστοιχο των προνομίων που θα εκχωρηθούν στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ελεύθερου αερόστατου, στις διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία όπως απαιτείται για πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR και στις ενέργειες που θα εκτελεσθούν σε περίπτωση απώλειας επικοινωνιών.

2.13.1.3 Εμπειρία

2.13.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει όχι λιγότερες από 16 ώρες χρόνου πτήσης ως χειριστής ελεύθερων αερόστατων που περιλαμβάνουν τουλάχιστον 8 εκτοξεύσεις και ανόδους εκ των οποίων η μια πρέπει να είναι μόνος.

2.13.1.3.2 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει κερδίσει, υπό κατάλληλη επίβλεψη, επιχειρησιακή εμπειρία στα ελεύθερα αερόστατα, τουλάχιστον στις ακόλουθες περιοχές:

α) λειτουργίες προ πτήσεως, που περιλαμβάνουν τη συναρμολόγηση του αερόστατου, άπλωμα θόλου, φούσκωμα, δέσιμο και επιθεώρηση,

β) τεχνικές και διαδικασίες για την εκτόξευση και την άνοδο, που περιλαμβάνουν τους σχετικούς περιορισμούς, διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και χρησιμοποιούμενα σήματα,

γ) προληπτικά μέτρα αποφυγής σύγκρουσης,

δ) έλεγχος του ελεύθερου αερόστατου με εξωτερική οπτική αναφορά,

ε) αναγνώριση και επαναφορά από απότομες καθόδους,

στ) πτήσεις ταξιδίου με τη χρήση οπτικής αναφοράς και τυφλής υποτύπωσης,

ζ) προσεγγίσεις και προσγειώσεις, που περιλαμβάνουν και χειρισμούς στο έδαφος,

η) διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

2.13.1.3.3 Εάν τα προνόμια του πτυχίου πρόκειται να ασκηθούν τη νύχτα, ο υποψήφιος πρέπει να έχει κερ-

δίσει, υπό κατάλληλη επίβλεψη, επιχειρησιακή εμπειρία ελεύθερων αερόστατων σε νυχτερινές πτήσεις.

2.13.1.4 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί ως κυβερνήτης ελεύθερου αερόστατου, τις διαδικασίες και ελιγμούς που περιγράφονται στο 2.13.1.3.2 σε βαθμό ικανότητας αντίστοιχο των προνομίων που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ελεύθερου αερόστατου, και να:

α) λειτουργεί το ελεύθερο αερόστατο εντός των ορίων του,

β) ολοκληρώνει όλους τους ελιγμούς με ομαλότητα και ακρίβεια,

γ) ασκεί καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

δ) εφαρμόζει αεροπορικές γνώσεις, και

ε) διατηρεί τον έλεγχο του ελεύθερου αερόστατου πάντοτε κατά τέτοιο τρόπο ώστε το επιτυχές αποτέλεσμα των διαδικασιών και ελιγμών να μην τίθεται ποτέ σοβαρά σε αμφιβολία.

2.13.1.5 Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να κατέχει ισχύον πιστοποιητικό υγείας τάξεως 2.

2.13.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

2.13.2.1 Υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5, 1.2.6 και 2.1, τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή ελεύθερου αερόστατου πρέπει να είναι να ενεργεί ως κυβερνήτης οποιουδήποτε ελεύθερου αερόστατου υπό τον όρο ότι ο κάτοχος του πτυχίου έχει επιχειρησιακή εμπειρία σε αερόστατα θερμού αέρα ή αερίου, κατά περίπτωση.

2.13.2.2 Πριν από την άσκηση των προνομίων τη νύχτα, ο κάτοχος του πτυχίου πρέπει να έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο 2.13.1.3.3.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.
ΠΤΥΧΙΑ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΠΤΥΧΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ

3.1 Γενικοί κανόνες που αφορούν πτυχία αεροναυτίλου και ιπταμένου μηχανικού

3.1.1 Ο υποψήφιος, πριν λάβει πτυχίο αεροναυτίλου ή πτυχίο ιπταμένου μηχανικού, πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που σχετίζονται με την ηλικία, γνώσεις, εμπειρία, επιδεξιότητα και υγειονομική ικανότητα όπως καθορίζονται για αυτά τα πτυχία.

3.1.1.1 Ο υποψήφιος για πτυχίο αεροναυτίλου ή πτυχίο ιπταμένου μηχανικού, πρέπει να επιδεικνύει τέτοιες απαιτήσεις για γνώσεις και επιδεξιότητα όπως καθορίζονται για αυτά τα πτυχία, με τρόπο που προσδιορίζεται από την Αρχή Αδειοδότησης.

3.2 Πτυχίο Αεροναυτίλου

3.2.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

3.2.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών.

3.2.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων αντίστοιχο των προνομίων που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου αεροναυτίλου, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σε σχέση με τον κάτοχο πτυχίου αεροναυτίλου. Κατάλληλες πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας,

Επιδόσεις πτήσεως και σχεδίασης

β) επιδράσεις της κατανομής φορτίου και μάζας στις επιδόσεις των αεροσκαφών,

γ) χρήση των στοιχείων επιδόσεων απογείωσης, προσγείωσης και άλλων που περιλαμβάνουν και διαδικασίες για έλεγχο πλεύσης,

δ) επιχειρησιακή σχεδίαση προ πτήσεως και κατά τη διάρκεια της πτήσεως. προετοιμασία και υποβολή σχεδίου πτήσεως προς τις υπηρεσίες ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας. Κατάλληλες διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Διαδικασίες ρυθμίσεως υψομέτρου,

Ανθρώπινες επιδόσεις

ε) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με τον αεροναυτίλο,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις, μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683),

Μετεωρολογία

στ) ερμηνεία και πρακτική εφαρμογή αεροναυτικών μετεωρολογικών αναφορών, χαρτών και προγνώσεων. Κώδικες και συντμήσεις. Χρήση, και διαδικασίες για την απόκτηση, μετεωρολογικών πληροφοριών προ πτήσεως και κατά την πτήση. Υψομέτρηση,

ζ) αεροναυτική μετεωρολογία. Κλιματολογία των σχετικών περιοχών σε σχέση με τα στοιχεία που έχουν επιπτώσεις στην αεροπλοΐα. Η κίνηση των συστημάτων πιέσεως. Η δομή των μετώπων και η προέλευση και τα χαρακτηριστικά των σημαντικών καιρικών φαινομένων τα οποία επηρεάζουν τις συνθήκες απογείωσης, κατά τη διαδρομή και προσγείωσης,

Ναυτιλία

η) τυφλή υποτύπωση, κύκλος πιέσεως και διαδικασίες αστροναυτιλίας. Χρήση αεροναυτικών χαρτών, ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα και συστήματα ναυτιλίας περιοχής. Ειδικές απαιτήσεις ναυτιλίας για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων,

θ) χρήση, περιορισμοί και διαθεσιμότητα των ηλεκτρονικών και οργάνων των αναγκαίων για την πλοήγηση του αεροσκάφους,

ι) χρήση, ακρίβεια και αξιοπιστία των ναυτιλιακών συστημάτων που χρησιμοποιούνται στις φάσεις απογείωσης, κατά τη διαδρομή και προσέγγισης της πτήσης. Αναγνώριση των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων,

ια) αρχές, χαρακτηριστικά και χρήση αυτόνομων και με εξωτερική αναφορά ναυτιλιακών συστημάτων. Λειτουργία των συσκευών που φέρονται στο αεροσκάφος,

ιβ) ουράνια σφαίρα που περιλαμβάνει την κίνηση των ουρανίων σωμάτων και την επιλογή και αναγνώρισή τους για το σκοπό της παρατήρησης και της εξαγωγής θέσεων. Βαθμονόμηση του εξάντα. Συμπλήρωση των ναυτιλιακών εντύπων,

ιγ) ορισμοί, μονάδες και τύποι που χρησιμοποιούνται στην αεροναυτιλία,

Λειτουργικές διαδικασίες

ιδ) ερμηνεία και χρήση των ναυτιλιακών εκδόσεων όπως AIP, NOTAM, αεροναυτικοί κώδικες, συντμήσεις και χάρτες ενόργανων προσεγγίσεων για αναχώρηση, κατά τη διαδρομή, κάθοδο και προσέγγιση,

Αρχές πτήσεως

ιε) αρχές της πτήσεως,

Ραδιοτηλεφωνία

ιστ) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία.

3.2.1.3 Εμπειρία

3.2.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων αεροναυτίλου, όχι λιγότερες από 200 ώρες χρόνου πτήσεως αποδεκτού από την Αρχή Αδειοδότησης, σε αεροσκάφη εμπλεγμένα σε πτήσεις ταξιδίων, που περιλαμβάνουν όχι λιγότερες από 30 ώρες κατά τη νύχτα.

3.2.1.3.1.1 Όταν ο υποψήφιος έχει χρόνο πτήσεως ως χειριστής, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίζει κατά πόσον η εμπειρία αυτή είναι αποδεκτή και, εάν ναι, την έκταση κατά την οποία οι απαιτήσεις χρόνου πτήσεως του 3.2.1.3.1 μπορεί να ελαττωθούν ανάλογα.

3.2.1.3.2 Ο υποψήφιος πρέπει να παρέχει απόδειξη ότι έχει προσδιορίσει ικανοποιητικά τη θέση του αεροσκάφους κατά την πτήση, και ότι χρησιμοποίησε αυτές τις πληροφορίες για να πλοηγήσει το αεροσκάφος, ως ακολούθως:

α) τη νύχτα - όχι λιγότερες από 25 φορές με ουράνιες παρατηρήσεις, και

β) την ημέρα - όχι λιγότερες από 25 φορές με ουράνιες παρατηρήσεις σε συνδυασμό με αυτόνομα ή εξωτερικής αναφοράς ναυτιλιακά συστήματα.

3.2.1.4 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να λειτουργεί ως αεροναυτίλος αεροσκάφους σε βαθμό ικανότητας αντίστοιχο των προνομίων που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου αεροναυτίλου, και να:

α) ασκεί καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

β) εφαρμόζει αεροπορικές γνώσεις,

γ) εκτελεί όλα τα καθήκοντα ως μέρος ενός ενωμένου πληρώματος, και

δ) επικοινωνεί αποτελεσματικά με τα άλλα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης.

3.2.1.5 Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να κατέχει ισχύον πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1.

3.2.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

Υπό την αίρεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5 και 1.2.6, τα προνόμια του κατόχου πτυχίου αεροναυτίλου πρέπει να είναι να ενεργεί ως αεροναυτίλος σε οποιοδήποτε αεροσκάφος. Εάν τα προνόμια περιλαμβάνουν επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας, ο κάτοχος του πτυχίου πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του 1.2.9.2.

3.3 Πτυχίο ιπταμένου μηχανικού

3.3.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

3.3.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος πρέπει να είναι ηλικίας όχι κάτω των 18 ετών.

3.3.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων αντίστοιχο με τα προνόμια που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου ιπταμένου μηχανικού, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σε σχέση με τον κάτοχο πτυχίου ιπταμένου μηχανικού. Κανόνες και κανονισμοί που διέπουν την πτητική λειτουργία πολιτικών αεροσκαφών σχετικά με τα καθήκοντα του ιπταμένου μηχανικού,

Γενικές γνώσεις αεροσκαφών

β) βασικές αρχές κινητήρων, αεροτουρμπίνες ή/και εμβολοφόροι. Χαρακτηριστικά των καυσίμων, συστήματα καυσίμου που περιλαμβάνουν έλεγχο καυσίμου. Λιπαντικά και συστήματα λίπανσης. Μετακαυστήρες και συστήματα έκχυσης καυσίμου, λειτουργία ανάφλεξης του κινητήρα και συστήματα εκκίνησης,

γ) αρχές λειτουργίας, διαδικασίες χειρισμού και λειτουργικοί περιορισμοί των κινητήρων αεροσκαφών. Επιδράσεις των ατμοσφαιρικών συνθηκών στις επιδόσεις των κινητήρων,

δ) σκάφη, χειριστήρια πτήσεως, δομές, συναρμολόγηση τροχών, φρένα και μονάδες αντιολίσθησης, σκωρίαση και όριο ζωής καταπόνησης. Αναγνώριση δομικών ζημιών και ελαττώματα,

ε) συστήματα προστασίας πάγου και βροχής,

στ) συστήματα συμπίεσης και κλιματισμού, συστήματα οξυγόνου,

ζ) υδραυλικά συστήματα και συστήματα πεπιεσμένου αέρα,

η) βασική θεωρία ηλεκτρισμού, ηλεκτρικά συστήματα (συνεχούς και εναλλασσομένου ρεύματος), συστήματα καλωδίωσης αεροσκάφους, συνδεσμολογία και προστατευτικά κυκλώματα,

θ) αρχές λειτουργίας των οργάνων, πυξίδων, αυτόματων πιλότων, συσκευών ραδιοεπικοινωνίας, ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων και ραντάρ, συστήματα διαχείρισης της πτήσης, απεικονίσεις και ηλεκτρονικά,

ι) περιορισμοί των σχετικών αεροσκαφών,

ια) πυροπροστασία, ανίχνευση, συστήματα καταστολής και κατάσβεσης,

ιβ) έλεγχοι χρήσης και διαθεσιμότητας των συσκευών και συστημάτων των σχετικών αεροσκαφών,

Επιδόσεις πτήσεως και σχεδίαση

ιγ) επιδράσεις της κατανομής του φορτίου και της μάζας στο χειρισμό του αεροσκάφους, χαρακτηριστικά πτήσεως και επιδόσεις. Υπολογισμοί μάζας και ευστάθειας,

ιδ) χρήση και πρακτική εφαρμογή των στοιχείων επιδόσεων που περιλαμβάνουν διαδικασίες για έλεγχο πλεύσης,

Ανθρώπινες επιδόσεις

ιε) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με τον ιπτάμενο μηχανικό,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων σχετικών με τις ανθρώπινες επιδόσεις, μπορούν να αναζητηθούν στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Λειτουργικές διαδικασίες

ιστ) αρχές συντήρησης, διαδικασίες για τη διατήρηση της πτητικής ικανότητας, αναφορά βλαβών, επιθεωρήσεις προ πτήσεως, προληπτικές διαδικασίες για ανεφοδιασμό και χρήση εξωτερικής παροχής ρεύματος, εγκατεστημένες συσκευές και συστήματα καμπίνας,

ιζ) κανονικές, μη κανονικές και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης,

ιη) λειτουργικές διαδικασίες για τη μεταφορά φορτίου και επικίνδυνων ειδών,

Αρχές πτήσεως

ιθ) βασικές αρχές αεροδυναμικής,

Ραδιοτηλεφωνία

κ) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογία.

3.3.1.2.1 Σύσταση.- Ο υποψήφιος θα πρέπει να επιδείξει επίπεδο γνώσης ανάλογο με τα προνόμια που εκχωρού-

νται στον κάτοχο πτυχίου ιπταμένου μηχανικού τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

α) βασικές αρχές ναυτιλίας. Αρχές και λειτουργία αυτοτελών συστημάτων, και

β) επιχειρησιακά θέματα μετεωρολογίας.

3.3.1.3 Εμπειρία

3.3.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει, υπό την επίβλεψη προσώπου αποδεκτού από την Αρχή Αδειοδότησης, για το σκοπό αυτό, όχι λιγότερες από 100 ώρες χρόνου πτήσεως στην εκτέλεση καθηκόντων ιπταμένου μηχανικού. Η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίσει κατά πόσον η εμπειρία ως ιπταμένου μηχανικού σε προσομοιωτή πτήσεως, τον οποίο έχει εγκρίνει, είναι αποδεκτή ως μέρος του ολικού χρόνου πτήσεως των 100 ωρών. Πίστωση για παρόμοια εμπειρία πρέπει να περιορίζεται στο μέγιστο των 50 ωρών.

3.3.1.3.1.1 Όταν ο υποψήφιος έχει χρόνο πτήσεως ως χειριστής, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίζει κατά πόσον η παρόμοια εμπειρία είναι αποδεκτή και, εάν ναι, την έκταση κατά την οποία οι απαιτήσεις χρόνου πτήσεως του 3.3.1.3.1 μπορούν να μειωθούν ανάλογα.

3.3.1.3.2 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιχειρησιακή εμπειρία στην εκτέλεση των καθηκόντων του ιπταμένου μηχανικού, υπό την επίβλεψη ιπταμένου μηχανικού αποδεκτού από την Αρχή Αδειοδότησης για το σκοπό αυτό, τουλάχιστον στις ακόλουθες περιοχές:

α) Κανονικές διαδικασίες

- επιθεωρήσεις προ πτήσεως
- διαδικασίες εφοδιασμού καυσίμου, διαχείριση καυσίμου
- επιθεώρηση των βοηθημάτων συντήρησης
- κανονικές διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης καθ' όλες τις φάσεις της πτήσης
- συντονισμός πληρώματος και διαδικασίες στην περίπτωση ανικανότητας του πληρώματος να εκπληρώσει τα καθήκοντά του
- αναφορά ελαττωμάτων

β) Μη κανονικές και εναλλακτικές (standby) διαδικασίες

- αναγνώριση μη κανονικής λειτουργίας των συστημάτων του αεροσκάφους
- χρήση μη κανονικών και εναλλακτικών (standby) καταστάσεων

γ) Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

- αναγνώριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης
- χρησιμοποίηση των σχετικών διαδικασιών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης

3.3.1.4 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί ως ιπτάμενος μηχανικός αεροσκάφους, τα καθήκοντα και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο 3.3.1.3.2 με βαθμό ικανότητας ανάλογο των προνομίων που εκχωρούνται στον κάτοχο πτυχίου ιπταμένου μηχανικού, και να:

α) χρησιμοποιεί τα συστήματα του αεροσκάφους εντός των δυνατοτήτων και περιορισμών του αεροσκάφους,

β) ασκεί καλή κρίση και αεροπορικό πνεύμα,

γ) εφαρμόζει αεροπορικές γνώσεις,

δ) εκτελεί όλα τα καθήκοντα ως μέλος ενός συγκροτημένου πληρώματος με το επιτυχές αποτέλεσμα να μην τίθεται ποτέ σε αμφιβολία,

ε) επικοινωνεί αποτελεσματικά με τα άλλα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης.

3.3.1.4.1 Η χρήση εκπαιδευτικής συσκευής συνθετικής πτήσεως για την εκτέλεση οποιασδήποτε από τις διαδικασίες που απαιτούνται κατά τη διάρκεια της επίδειξης των δεξιοτήτων που περιγράφονται στο 3.3.1.4, πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή Αδειοδότησης, η οποία πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως είναι κατάλληλη για το σκοπό.

3.3.1.5 Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να κατέχει ισχύον πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1.

3.3.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

3.3.2.1 Υπό την αίρεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των 1.2.5 και 1.2.6, τα προνόμια του κατόχου πτυχίου ιπταμένου μηχανικού πρέπει να είναι να ενεργεί ως ιπτάμενος μηχανικός οποιουδήποτε τύπου αεροσκάφους στο οποίο έχει επιδείξει επίπεδο γνώσης και επιδεξιότητας, όπως προσδιορίζεται από την Αρχή Αδειοδότησης επί τη βάση εκείνων των απαιτήσεων που καθορίζονται στα 3.3.1.2 και 3.3.1.4 οι οποίες εφαρμόζονται για την ασφαλή πτητική λειτουργία αυτού του τύπου του αεροσκάφους.

3.3.2.2 Οι τύποι αεροσκαφών επί των οποίων ο κάτοχος πτυχίου ιπταμένου μηχανικού εξουσιοδοτείται να ασκήσει τα προνόμια του πτυχίου αυτού, πρέπει να αναγράφονται επί του πτυχίου ή να καταγράφονται αλλού κατά τρόπο αποδεκτό από την Αρχή Αδειοδότησης.

3.4 Ιπτάμενος ραδιοτηλεφωνητής

Σημείωση 1.- Όπου οι γνώσεις και η επιδεξιότητα ενός υποψηφίου έχουν κριθεί ως ικανοποιητικές σε σχέση με τις απαιτήσεις πιστοποίησης για το πτυχίο χειριστή περιορισμένης ραδιοτηλεφωνίας όπως καθορίζεται στους γενικούς κανονισμούς ασυρμάτου της διεθνούς σύμβασης τηλεπικοινωνιών και ο υποψήφιος πληροί τις απαιτήσεις που είναι σχετικές με τη λειτουργία του ραδιοτηλεφώνου επί αεροσκάφους, το Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί να προσυπογράψει πτυχίο που ήδη κατέχει ο υποψήφιος (όπως αναφέρεται στο 5.1.1 XIII) ή να εκδώσει ξεχωριστό πτυχίο κατά περίπτωση.

Σημείωση 2.- Οι απαιτήσεις επιδεξιότητας και γνώσεων επί των διαδικασιών ραδιοτηλεφωνίας και η φρασεολογία, έχουν περιληφθεί ως αναπόσπαστο τμήμα όλων των πτυχίων χειριστή αεροπλάνου και ελικοπτέρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.
ΠΤΥΧΙΑ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΛΗΝ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

4.1 Γενικοί κανόνες που αφορούν πτυχία και ειδικότητες προσωπικού πλην των μελών των πληρωμάτων διακυβέρνησης

4.1.1 Ο υποψήφιος, πριν του εκδοθεί οποιοδήποτε πτυχίο ή ειδικότητα προσωπικού πλην των μελών πληρώματος διακυβέρνησης, πρέπει να πληροί τέτοιες απαιτήσεις σε σχέση με ηλικία, γνώσεις, εμπειρία και, όπου προβλέπεται, υγειονομική ικανότητα και επιδεξιότητες, όπως καθορίζονται για αυτά τα πτυχία ή ειδικότητες.

4.1.2 Ο υποψήφιος, για οποιοδήποτε πτυχίο ή ειδικότητα προσωπικού πλην των μελών πληρώματος διακυβέρνησης, πρέπει να επιδεικνύει, με τρόπο που προσδιορίζεται από την Αρχή Αδειοδότησης, τέτοιες απαιτήσεις σε σχέση με γνώσεις και επιδεξιότητες όπως καθορίζονται για αυτά τα πτυχία ή ειδικότητες.

4.2 Συντήρηση αεροσκάφους (τεχνικός/ μηχανικός/ τεχνίτης)

Σημείωση.- Οι όροι σε παρένθεση δίδονται ως αποδεκτές προσθήκες στον τίτλο του πτυχίου. Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος αναμένεται να χρησιμοποιήσει στους δικούς του κανονισμούς εκείνον που προτιμά.

4.2.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

4.2.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος πρέπει να είναι ηλικίας όχι κάτω των 18 ετών.

4.2.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων ανάλογο με τα προνόμια που πρόκειται να εκχωρηθούν και είναι κατάλληλα για τις ευθύνες κατόχου πτυχίου συντήρησης αεροσκάφους, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία και απαιτήσεις πτητικής ικανότητας

α) κανόνες και κανονισμοί σε σχέση με τον κάτοχο πτυχίου συντήρησης αεροσκάφους που περιλαμβάνουν τις ισχύουσες απαιτήσεις πτητικής ικανότητας που διέπουν την πιστοποίηση και τη συνεχιζόμενη πτητική ικανότητα αεροσκάφους και τον εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης αεροσκαφών και τις διαδικασίες,

Φυσική επιστήμη και η γενικές γνώσεις του αεροσκαφών

β) βασικά μαθηματικά, μονάδες μέτρησης, βασικές αρχές και θεωρία της φυσικής και χημείας που διέπουν τη συντήρηση αεροσκαφών,

Μηχανική των αεροσκαφών

γ) χαρακτηριστικά και εφαρμογές των υλικών κατασκευής των αεροσκαφών που περιλαμβάνουν τις αρχές κατασκευής και λειτουργίες των δομών των αεροσκαφών, τεχνικές πρόσδεσης. Κινητήρες και τα σχετικά με αυτούς συστήματα. Πηγές ισχύος μηχανικές, υγρών, ηλεκτρικές και ηλεκτρονικές. Όργανα αεροσκαφών και συστήματα απεικόνισης. Συστήματα ελέγχου του αεροσκάφους και συστήματα ναυτιλίας και επικοινωνίας επί του αεροσκάφους.

Συντήρηση αεροσκαφών

δ) εργασίες που απαιτούνται για την εξασφάλιση της συνεχιζόμενης πτητικής ικανότητας αεροσκάφους που περιλαμβάνουν μεθόδους και διαδικασίες για γενική επισκευή, επισκευή, επιθεώρηση, αντικατάσταση, τροποποίηση ή διόρθωση βλαβών των δομών του αεροσκάφους, των τμημάτων και συστημάτων σύμφωνα με τις μεθόδους που ορίζονται στα συναφή εγχειρίδια συντήρησης και τα σχετικά πρότυπα πτητικής ικανότητας, και

Ανθρώπινες επιδόσεις

ε) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με τη συντήρηση του αεροσκάφους.

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις, μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

4.2.1.3 Εμπειρία

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει την ακόλουθη εμπειρία στην επιθεώρηση, την εξυπηρέτηση και τη συντήρηση αεροσκάφους ή των τμημάτων του:

α) για την έκδοση πτυχίου με προνόμια για το αεροσκάφος στην ολότητά του, τουλάχιστον:

1) τέσσερα χρόνια, ή

2) δύο χρόνια εάν ο υποψήφιος έχει συμπληρώσει επιτυχώς ένα εγκεκριμένο εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων, και

β) για την έκδοση πτυχίου με προνόμια περιορισμένα σύμφωνα με το 4.2.2.2 α) 2) ή 3), μια περίοδος χρόνου που θα επιτρέψει να αποκτηθεί ένα επίπεδο ικανότητας αντίστοιχο εκείνου που απαιτείται στο α), υπό τον όρο ότι δεν είναι λιγότερο από:

1) δύο χρόνια, ή

2) τέτοια περίοδο που το Κράτος θεωρεί αναγκαία για να παρέχει ισοδύναμο επίπεδο πρακτικής εμπειρίας στους υποψήφιους που έχουν συμπληρώσει επιτυχώς ένα εγκεκριμένο εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων.

4.2.1.4 Εκπαίδευση

Σύσταση.- Ο υποψήφιος θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει ένα κύκλο μαθημάτων κατάλληλων για τα προνόμια που πρόκειται να εκχωρηθούν.

Σημείωση.- Το Training Manual (Doc 7192), Μέρος Δ-1, περιέχει καθοδηγητική ύλη για εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων για υποψηφίους πτυχίου συντήρησης αεροσκαφών.

4.2.1.5 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να εκτελεί εκείνες τις λειτουργίες που εφαρμόζονται για τα προνόμια που πρόκειται να εκχωρηθούν.

4.2.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

4.2.2.1 Υπό τον όρο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 4.2.2.2 και 4.2.2.3, τα προνόμια του κατόχου πτυχίου συντήρησης αεροσκαφών πρέπει να είναι να πιστοποιεί την πτητική ικανότητα του αεροσκάφους ή μερών του αεροσκάφους μετά από εξουσιοδοτημένη επισκευή, τροποποίηση ή εγκατάσταση κινητήρα, εξαρτήματος, οργάνου ή/και τμήματος συσκευής, και να υπογράφει τεχνική αποδέσμευση μετά από επιθεώρηση, λειτουργίες συντήρησης ή/και εργασίες ρουτίνας.

4.2.2.2 Τα προνόμια κατόχου πτυχίου συντήρησης αεροσκαφών που καθορίζονται στο 4.2.2.1 πρέπει να ασκούνται μόνο:

α) σε σχέση με τέτοια:

1) αεροσκάφη που αναγράφονται στο πτυχίο στην ολότητά τους είτε ειδικά είτε κάτω από γενικές κατηγορίες, ή

2) σκάφη και κινητήρες και συστήματα αεροσκαφών ή παρελκόμενα όπως αναγράφονται στο πτυχίο είτε ειδικά είτε κάτω από γενικές κατηγορίες, ή/και

3) ηλεκτρονικά συστήματα αεροσκαφών ή παρελκόμενα όπως αναγράφονται στο πτυχίο είτε ειδικά είτε κάτω από γενικές κατηγορίες.

β) υπό τον όρο ότι ο κάτοχος του πτυχίου είναι εξοικειωμένος με όλες τις συναφείς πληροφορίες που σχετίζονται με τη συντήρηση και την πτητική ικανότητα του συγκεκριμένου αεροσκάφους για το οποίο ο κάτοχος του πτυχίου υπογράφει τεχνική αποδέσμευση ή τέτοιο σκάφος, κινητήρας, σύστημα ή τμήμα του αεροσκάφους και σύστημα ή τμήμα ηλεκτρονικών του αεροσκάφους το οποίο ο κάτοχος του πτυχίου πιστοποιεί ως πτητικά ικανό, και

γ) με τον όρο ότι, εντός των προηγουμένων 24 μηνών, ο κάτοχος του πτυχίου έχει ήδη αποκτήσει εμπειρία στην επιθεώρηση, την εξυπηρέτηση ή τη συντήρηση αεροσκάφους ή τμημάτων σύμφωνα με τα προνόμια που του εκχωρούνται από το πτυχίο που κατέχει για όχι λιγότερο από 6 μήνες, ή έχει ικανοποιήσει την προϋπόθεση για την έκδοση πτυχίου με τα κατάλληλα προνόμια, που ικανοποιούν την Αρχή Αδειοδότησης.

4.2.2.3 Το Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να ορίζει το πεδίο των προνομίων του κατόχου του πτυχίου από

την άποψη της περιπλοκότητας των καθηκόντων με τα οποία σχετίζεται η πιστοποίηση.

4.2.2.3.1 Σύσταση.- Οι λεπτομέρειες των προνομίων πιστοποίησης θα πρέπει να προσυπογράφονται ή να προσκολλούνται στο πτυχίο, είτε άμεσα είτε με αναφορά σε άλλο έγγραφο που εκδίδεται από το Συμβαλλόμενο Κράτος.

4.2.2.4 Όταν ένα Συμβαλλόμενο Κράτος εξουσιοδοτεί έναν εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης να αναθέσει σε προσωπικό που δεν κατέχει πτυχίο να ασκήσει τα προνόμια του 4.2.2, το οριζόμενο προσωπικό πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο 4.2.1.

4.3 Πτυχίο ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας

4.3.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

Πριν από την έκδοση πτυχίου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, το Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να απαιτεί από τον υποψήφιο να καλύψει τις απαιτήσεις του 4.3.1 και τις απαιτήσεις τουλάχιστον μιας από τις ειδικότητες του 4.4. Κρατικοί υπάλληλοι που δεν κατέχουν πτυχίο μπορούν να εργάζονται ως ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας υπό τον όρο ότι πληρούν τις ίδιες απαιτήσεις.

4.3.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος πρέπει να είναι ηλικίας όχι κάτω των 21 ετών.

4.3.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τον κάτοχο πτυχίου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σχετικοί με τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας,

Εξοπλισμός ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

β) αρχές, χρήση και περιορισμοί των συσκευών που χρησιμοποιούνται στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας,

Γενικές γνώσεις

γ) αρχές πτήσεως, αρχές λειτουργίας και εφαρμογών του αεροσκάφους, κινητήρες και συστήματα. Επιδόσεις αεροσκαφών σχετικά με τις λειτουργίες του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας,

Ανθρώπινες επιδόσεις

δ) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας,

Σημείωση.- Οδηγίες καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορούν να αναζητηθούν στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Μετεωρολογία

ε) αεροναυτική μετεωρολογία. Χρήση και αξιολόγηση των μετεωρολογικών βοηθημάτων και πληροφοριών. Προέλευση και χαρακτηριστικά των καιρικών φαινομένων που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες και την ασφάλεια. Υψομέτρηση,

Ναυτιλία

στ) αρχές ναυτιλίας. Αρχές, περιορισμοί και ακρίβεια των ναυτιλιακών συστημάτων και οπτικών βοηθημάτων, και

Λειτουργικές διαδικασίες

ζ) έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, επικοινωνίες, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας και φρασεολογίας (ρουτίνας, έκτακτες, καταστάσεων ανάγκης). Χρήση των συναφών ναυτιλιακών βοηθημάτων. Πρακτικές ασφαλείας σχετικές με τις πτήσεις.

4.3.1.3 Εμπειρία

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένο εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων και όχι λιγότερο από 3 μήνες ικανοποιητικής υπηρεσίας απασχολούμενος στον πραγματικό έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας υπό την επίβλεψη ενός κατάλληλα ειδικευμένου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας. Οι απαιτήσεις εμπειρίας που καθορίζονται για τις ειδικότητες ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας του 4.4 μπορούν να πιστωθούν ως μέρος της εμπειρίας που καθορίζεται στην παράγραφο αυτή.

4.1.3.4 Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να κατέχει ισχύον πιστοποιητικό υγείας τάξεως 3.

4.4 Ειδικότητες ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας

4.4.1 Κατηγορίες ειδικοτήτων ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας4.4.1.1 Οι ειδικότητες ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες κατηγορίες:

α) ειδικότητα ελέγχου αεροδρομίου

β) ειδικότητα ελέγχου προσεγγίσεως,

γ) ειδικότητα ελέγχου προσεγγίσεως ραντάρ,

δ) ειδικότητα ελέγχου προσεγγίσεως ραντάρ ακριβείας,

ε) ειδικότητα ελέγχου περιοχής, και

στ) ειδικότητα ελέγχου περιοχής ραντάρ.

Σημείωση.- Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Μετεωρολογίας έχει καθορίσει απαιτήσεις για το προσωπικό που κάνει μετεωρολογικές παρατηρήσεις που απευθύνονται σε ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν τέτοια υπηρεσία.

4.4.2 Απαιτήσεις για τις ειδικότητες ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας

4.4.2.1 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρούνται, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα στην έκταση που αυτά επηρεάζουν την περιοχή ευθύνης:

α) ειδικότητα ελέγχου αεροδρομίου:

1) σχέδιο αεροδρομίου. Φυσικά χαρακτηριστικά και οπτικά βοηθήματα,

2) δομή εναέριου χώρου,

3) εφαρμοζόμενοι κανόνες, διαδικασίες και πηγές πληροφοριών,

4) βοηθήματα αεροναυτιλίας,

5) εξοπλισμός ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και χρήση του,

6) έδαφος και χαρακτηριστικά εδαφικά σημεία,

7) χαρακτηριστικά της εναέριας κυκλοφορίας,

8) καιρικά φαινόμενα, και

9) σχέδια έκτακτης ανάγκης και έρευνας/ διάσωσης,

β) ειδικότητες ελέγχου προσεγγίσεως και ελέγχου περιοχής:

1) δομή εναέριου χώρου,

2) εφαρμοζόμενοι κανόνες, διαδικασίες και πηγές πληροφοριών,

3) βοηθήματα αεροναυτιλίας,

4) εξοπλισμός ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και χρήση του,

5) έδαφος και χαρακτηριστικά εδαφικά σημεία,

6) χαρακτηριστικά εναέριας κυκλοφορίας και ροής κυκλοφορίας,

7) καιρικά φαινόμενα, και

8) σχέδια έκτακτης ανάγκης και έρευνας/ διάσωσης, και

γ) ειδικότητες προσέγγισης ραντάρ, προσέγγισης ραντάρ ακριβείας και ελέγχου περιοχής ραντάρ: Οι υπο-



ψήφιοι πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο β) στην έκταση που επηρεάζουν την περιοχή ευθύνης τους, και πρέπει να έχουν επιδείξει επίπεδο γνώσης κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρούνται, τουλάχιστον στα ακόλουθα επιπρόσθετα αντικείμενα:

1) αρχές, χρήση και περιορισμοί του ραντάρ, άλλα συστήματα επιτήρησης και συναφής εξοπλισμός, και

2) διαδικασίες παροχής υπηρεσιών προσέγγισης, προσέγγισης ακριβείας ή ελέγχου περιοχής ραντάρ, κατά περίπτωση, που περιλαμβάνουν διαδικασίες εξασφάλισης ασφαλούς απόστασης από το έδαφος.

4.4.2.2 Εμπειρία

4.4.2.2.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει:

α) ολοκληρώσει ικανοποιητικά ένα εγκεκριμένο εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων,

β) συμπληρώσει ικανοποιητικά, υπό την επίβλεψη κατάλληλα ειδικευμένου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας:

1) ειδικότητα ελέγχου αεροδρομίου: υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου, για διάστημα όχι λιγότερο από 90 ώρες ή ένα μήνα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, στη μονάδα για την οποία ζητείται η ειδικότητα,

2) ειδικότητα ελέγχου προσεγγίσεως, προσεγγίσεως ραντάρ, ελέγχου περιοχής, ελέγχου περιοχής ραντάρ: η υπηρεσία ελέγχου για την οποία ζητείται η ειδικότητα, για μια περίοδο όχι λιγότερο από 180 ώρες ή τρεις μήνες, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, στη μονάδα για την οποία ζητείται η ειδικότητα, και

3) ειδικότητα ελέγχου προσεγγίσεως ραντάρ ακριβείας: όχι λιγότερο από 200 προσεγγίσεις ακριβείας εκ των οποίων όχι περισσότερες από 100 πρέπει να έχουν εκτελεστεί σε εξομοιωτή ραντάρ εγκεκριμένο για τον σκοπό αυτό από την Αρχή Αδειοδότησης. Όχι λιγότερες από 50 από αυτές τις προσεγγίσεις ακριβείας πρέπει να έχουν εκτελεστεί στη μονάδα και στη συσκευή για τα οποία ζητείται η ειδικότητα, και

γ) Εάν τα προνόμια για την ειδικότητα ελέγχου προσέγγισης ραντάρ περιέχουν καθήκοντα προσεγγίσεων ραντάρ επιτήρησης, η εμπειρία πρέπει να περιλαμβάνει όχι λιγότερες από 25 προσεγγίσεις PPI (Plan Position Indicator) στη συσκευή επιτήρησης του τύπου που χρησιμοποιείται στη μονάδα για την οποία ζητείται η ειδικότητα και υπό την επίβλεψη κατάλληλα ειδικευμένου ελεγκτή προσέγγισης ραντάρ.

4.4.2.2.2 Η εμπειρία που καθορίζεται στο 4.4.2.2.1 β) πρέπει να έχει αποκτηθεί εντός περιόδου 6 μηνών που προηγήθηκαν άμεσα από την αίτηση.

4.4.2.2.3 Όταν ο υποψήφιος κατέχει ήδη μια ειδικότητα ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας σε άλλη κατηγορία, ή την ίδια ειδικότητα για άλλη μονάδα, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίζει κατά πόσον οι απαιτήσεις εμπειρίας του 4.4.2.2 μπορεί να μειωθούν, και εάν ναι, σε ποια έκταση.

4.4.2.3 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει, σε επίπεδο κατάλληλο για τα προνόμια που εκχωρούνται, την επιδεξιότητα, κρίση και επίδοση που απαιτούνται για να παρέχει ασφαλή, μεθοδική και ταχεία υπηρεσία ελέγχου.

4.4.2.4 Ταυτόχρονη έκδοση δύο ειδικοτήτων ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας

Όταν δύο ειδικότητες ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας αιτούνται ταυτόχρονα, η Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να προσδιορίζει τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις επί τη βάσει των απαιτήσεων για κάθε ειδικότητα. Οι απαιτήσεις αυτές δεν πρέπει να είναι λιγότερες από εκείνες της πλέον απαιτητικής ειδικότητας.

4.4.3 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

4.4.3.1 Υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5, 1.2.6 και 1.2.9, τα προνόμια του κατόχου ειδικότητας ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας που προσυπογράφονται με μια ή περισσότερες από τις κατωτέρω αναφερόμενες ειδικότητες πρέπει να είναι:

α) ειδικότητα ελέγχου αεροδρομίου: να παρέχει ή να εποπτεύει την παροχή της υπηρεσίας ελέγχου αεροδρομίου για το αεροδρόμιο για το οποίο ο κάτοχος της ειδικότητας έχει εξουσιοδοτηθεί,

β) ειδικότητα ελέγχου προσεγγίσεως: να παρέχει ή να εποπτεύει την παροχή υπηρεσίας ελέγχου προσεγγίσεως για το αεροδρόμιο ή αεροδρόμια για τα οποία ο κάτοχος της ειδικότητας έχει εξουσιοδοτηθεί, εντός του εναερίου χώρου ή τμήματος αυτού, υπό την δικαιοδοσία της μονάδας που παρέχει υπηρεσία ελέγχου προσεγγίσεως,

γ) ειδικότητα ελέγχου προσεγγίσεως ραντάρ: να παρέχει ή/και να εποπτεύει την παροχή υπηρεσίας ελέγχου προσεγγίσεως με την χρήση ραντάρ ή άλλων συστημάτων επιτήρησης για το αεροδρόμιο ή αεροδρόμια για τα οποία ο κάτοχος της ειδικότητας έχει εξουσιοδοτηθεί, εντός του εναέριου χώρου ή τμήματος αυτού, υπό την δικαιοδοσία της μονάδας που παρέχει υπηρεσία ελέγχου προσεγγίσεως,

1) Υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του 4.4.2.2.1 γ), τα προνόμια πρέπει να περιλαμβάνουν και την παροχή προσεγγίσεων με ραντάρ επιτήρησης,

δ) ειδικότητα ελέγχου προσεγγίσεως ραντάρ ακριβείας: να παρέχει ή/και να εποπτεύει την παροχή υπηρεσίας προσεγγίσεως με ραντάρ ακριβείας στο αεροδρόμιο για την οποία ο κάτοχος του πτυχίου έχει εξουσιοδοτηθεί,

ε) ειδικότητα ελέγχου περιοχής: να παρέχει ή/και να εποπτεύει την παροχή υπηρεσίας ελέγχου περιοχής εντός της περιοχής ελέγχου ή τμήματος αυτής, για την οποία ο κάτοχος του πτυχίου έχει εξουσιοδοτηθεί, και

στ) ειδικότητα ελέγχου περιοχής ραντάρ: να παρέχει ή/και να εποπτεύει την παροχή υπηρεσίας ελέγχου περιοχής με χρήση ραντάρ, εντός της περιοχής ελέγχου ή τμήματος αυτής , για την οποία ο κάτοχος του πτυχίου έχει εξουσιοδοτηθεί.

4.4.3.2 Προ της άσκησης των προνομίων που περιγράφονται στο 4.4.3.1, ο κάτοχος του πτυχίου πρέπει να είναι εξοικειωμένος με τις σχετικές και ισχύουσες πληροφορίες.

4.4.3.3 Το Συμβαλλόμενο Κράτος που έχει εκδώσει πτυχίο ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας δεν πρέπει να επιτρέπει στον κάτοχο αυτού να εκτελεί διδασκαλία σε επιχειρησιακό περιβάλλον εκτός εάν ο κάτοχος αυτός έχει λάβει κατάλληλη εξουσιοδότηση από αυτό το Συμβαλλόμενο Κράτος.

4.4.3.4 Εγκυρότητα των ειδικοτήτων

Μια ειδικότητα πρέπει να καθίσταται άκυρη όταν ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας έχει πάψει να ασκεί τα προνόμια της ειδικότητας για μια περίοδο που προσδιορίζεται από την Αρχή Αδειοδότησης. Η περίοδος αυτή δεν πρέπει να υπερβαίνει τους έξι μήνες. Η ειδικότητα πρέπει να παραμένει άκυρη μέχρις ότου η ικανότητα

του ελεγκτή να ασκεί τα προνόμια της ειδικότητας έχει αποκτηθεί πάλι.

4.5 Πτυχίο επιμελητή πτήσεων

4.5.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

4.5.1.1 Ηλικία

Ο υποψήφιος πρέπει να είναι ηλικίας όχι κάτω των 21 ετών.

4.5.1.2 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα προνόμια που θα εκχωρηθούν στον κάτοχο πτυχίου επιμελητή πτήσεων, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Αεροπορική νομοθεσία

α) κανόνες και κανονισμοί σχετικοί με τον κάτοχο πτυχίου επιμελητή πτήσεων. Κατάλληλες πρακτικές και διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.,

Γενικές γνώσεις αεροσκαφών

β) αρχές λειτουργίας των κινητήρων αεροπλάνου, συστημάτων και οργάνων,

γ) λειτουργικοί περιορισμοί αεροπλάνων και κινητήρων,

δ) κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού,

Υπολογισμός επιδόσεων πτήσεως και διαδικασίες σχεδίασης

ε) επιδράσεις της κατανομής φορτίου και μάζας επί των επιδόσεων των αεροσκαφών και των πτητικών χαρακτηριστικών. Υπολογισμοί μάζας και ευστάθειας,

στ) επιχειρησιακή σχεδίαση πτήσεως. Κατανάλωση καυσίμου και υπολογισμός μέγιστου χρόνου πτήσεως. Διαδικασίες επιλογής εναλλακτικού αεροδρομίου. Έλεγχος πλεύσης κατά τη διαδρομή. Πτητικές λειτουργίες εκτεταμένου απόστασης,

ζ) προετοιμασία και υποβολή σχεδίων πτήσεως των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας,

η) βασικές αρχές συστημάτων σχεδίασης με την βοήθεια υπολογιστών,

Ανθρώπινες επιδόσεις

θ) ανθρώπινες επιδόσεις σε σχέση με τα καθήκοντα επιμελητείας,

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Μετεωρολογία

ι) αεροναυτική μετεωρολογία. Η κίνηση των συστημάτων πιέσεως. Η δομή των μετώπων, η προέλευση και τα χαρακτηριστικά σημαντικών καιρικών φαινομένων τα οποία επιδρούν στις συνθήκες απογείωσης, κατά τη διαδρομή και προσγείωσης,

ια) ερμηνεία και εφαρμογή αεροναυτικών μετεωρολογικών αναφορών, χαρτών και προγνώσεων. Κώδικες και συντμήσεις. Χρήση, και διαδικασίες για την απόκτησή, των μετεωρολογικών πληροφοριών,

Ναυτιλία

ιβ) αρχές ναυτιλίας με ειδική αναφορά στην ενόργανη πτήση,

Λειτουργικές διαδικασίες

ιγ) χρήση αεροναυτικών βοηθημάτων,

ιδ) λειτουργικές διαδικασίες για τη μεταφορά φορτίου και επικίνδυνων ειδών,

ιε) διαδικασίες σχετικές με τα αεροπορικά ατυχήματα και συμβάντα. Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης πτήσεως,

ιστ) διαδικασίες σχετικές με παράνομες επεμβάσεις και σαμποτάζ αεροσκαφών,

Αρχές πτήσεως

ιζ) αρχές πτήσεως που σχετίζονται με τη συναφή κατηγορία αεροσκάφους, και

Ραδιοεπικοινωνίες

ιη) διαδικασίες επικοινωνίας με αεροσκάφη και συναφείς σταθμούς εδάφους.

4.5.1.3 Εμπειρία

4.5.1.3.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει αποκτήσει την ακόλουθη εμπειρία:

α) ένα σύνολο υπηρεσίας δύο ετών σε κάποια ή σε όποιο συνδυασμό από τις ικανότητες που καθορίζονται στα 1) έως 3) συμπεριλαμβανομένου, υπό τον όρο ότι σε κάθε συνδυασμό εμπειριών η περίοδος που ο υποψήφιος υπηρέτησε σε κάποια ικανότητα πρέπει να είναι τουλάχιστον ένα έτος:

1) μέλος πληρώματος διακυβέρνησης στις αερομεταφορές, ή

2) μετεωρολόγος σε έναν οργανισμό που επιμελείται αεροσκάφη αερομεταφορών, ή

3) ελεγκτής εναερίου κυκλοφορίας, ή τεχνικός προϊστάμενος επιμελητών πτήσεων ή συστημάτων επιμελητείας πτήσεων αερομεταφορών, ή

β) τουλάχιστον ένα χρόνο ως βοηθός στην επιμελητεία αερομεταφορών , ή

γ) έχει περατώσει επιτυχώς κύκλο μαθημάτων εγκεκριμένης εκπαίδευσης.

4.5.1.3.2 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει υπηρετήσει υπό την επίβλεψη ενός επιμελητή πτήσεων για τουλάχιστον 90 εργάσιμες ημέρες εντός των έξι μηνών που άμεσα προηγούνται της αίτησης.

4.5.1.4 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει την ικανότητα να:

α) κάνει ακριβή και επιχειρησιακά αποδεκτή ανάλυση καιρού από μια σειρά ημερήσιων χαρτών καιρού και αναφορές καιρού. Παρέχει επιχειρησιακά έγκυρη ενημέρωση των καιρικών συνθηκών που επικρατούν στη γειτνιάζουσα περιοχή συγκεκριμένης διαδρομής. Πρόγνωση των καιρικών τάσεων σχετικά με τις αερομεταφορές με ιδιαίτερη αναφορά στους προορισμούς και τα εναλλακτικά αεροδρόμια,

β) αποφασίζει το κάλλιστο ίχνος πτήσεως για ένα δεδομένο τομέα, και δημιουργεί ακριβή σχέδια πτήσεως με ή χωρίς τη βοήθεια υπολογιστών, και

γ) παρέχει επιχειρησιακή εποπτεία και τη μεγαλύτερη δυνατή βοήθεια σε μια πτήση σε πραγματικές ή εικονικές δυσμενείς καιρικές συνθήκες, όπως αρμόζει στα καθήκοντα του κατόχου πτυχίου επιμελητή πτήσεων .

4.5.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

Υπό την αίρεση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο 1.2.5, τα προνόμια του κατόχου πτυχίου επιμελητή πτήσεων πρέπει να είναι να υπηρετεί υπό την ιδιότητα αυτή με υπευθυνότητα για κάθε περιοχή για την οποία ο υποψήφιος πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Παράρτημα 6.

4.6 Πτυχίο χειριστή αεροναυτικού σταθμού

Σημείωση.- Το πτυχίο αυτό δεν προορίζεται για προσωπικό που παρέχει υπηρεσία πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων(AFIS). Καθοδήγηση για τα προσόντα που θα πληροί αυτό το προσωπικό μπορεί να αναζητηθούν στην εγκύκλιο 211, Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσεως Αεροδρομίου (AFIS).

4.6.1 Απαιτήσεις για την έκδοση του πτυχίου

4.6.1.1 Πριν από την έκδοση πτυχίου χειριστή αεροναυτικού σταθμού, το Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να απαιτεί από τον υποψήφιο να πληροί τις προϋποθέσεις του 4.6.1. Άτομα που δεν κατέχουν πτυχίο μπορούν να επιχειρούν ως χειριστές αεροναυτικών σταθμών υπό την προϋπόθεση ότι το κράτος από το οποίο επιχειρούν βεβαιωθεί ότι πληρούν τις ίδιες απαιτήσεις.

4.6.1.2 Ηλικία

Ο υποψήφιος πρέπει να είναι ηλικίας όχι κάτω των 18 ετών.

4.6.1.3 Γνώσεις

Ο υποψήφιος πρέπει να έχει επιδείξει επίπεδο γνώσεων ανάλογο του κατόχου χειριστή αεροναυτικού σταθμού, τουλάχιστον στα ακόλουθα αντικείμενα:

Γενικές γνώσεις

α) υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας που παρέχονται εντός του Κράτους,

Λειτουργικές διαδικασίες

β) διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας, φρασεολογία, δίκτυο τηλεπικοινωνιών΄,

Κανόνες και κανονισμοί

γ) κανόνες και κανονισμοί που εφαρμόζονται από τον χειριστή αεροναυτικού σταθμού, και

Εξοπλισμός τηλεπικοινωνιών

δ) αρχές, χρήση και περιορισμοί του εξοπλισμού τηλεπικοινωνιών αεροναυτικού σταθμού.

4.6.1.4 Εμπειρία

4.6.1.4.1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει:

α) εκπληρώσει επιτυχώς ένα εγκεκριμένο εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων εντός της περιόδου των 12 μηνών που προηγούνται άμεσα της αίτησης, και να έχει υπηρετήσει επιτυχώς υπό την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου χειριστή αεροναυτικού σταθμού για όχι λιγότερο από δύο μήνες, ή

β) έχει υπηρετήσει επιτυχώς υπό την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου χειριστή αεροναυτικού σταθμού για όχι λιγότερο από έξι μήνες κατά την περίοδο των 12 μηνών που προηγούνται άμεσα της αίτησης.

4.6.1.5 Επιδεξιότητα

Ο υποψήφιος πρέπει να επιδεικνύει, ή να έχει επιδείξει, ικανότητα σε:

α) χειρισμό του εν χρήσει τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού, και

β) εκπομπή και λήψη ραδιοτηλεφωνικών σημάτων με αποδοτικότητα και ακρίβεια.

4.6.2 Τα προνόμια του κατόχου του πτυχίου και οι όροι που θα τηρούνται κατά την άσκηση τέτοιων προνομίων

4.6.2.1 Υπό τον όρο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα 1.2.5 και 1.2.9, τα προνόμια του κατόχου πτυχίου χειριστή αεροναυτικού σταθμού πρέπει να είναι να ενεργεί ως χειριστής σε αεροναυτικό σταθμό. Πριν την άσκηση των προνομίων του πτυχίου ο κάτοχος πρέπει να είναι εξοικειωμένος με όλες τις συναφείς και ισχύουσες πληροφορίες σχετικά με τους τύπους των συσκευών και τις λειτουργικές διαδικασίες που χρησιμοποιούνται σε αυτόν τον αεροναυτικό σταθμό.

4.7 Αεροναυτικό μετεωρολογικό προσωπικό

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις για την εκπαίδευση και τα προσόντα για όλο το αεροναυτικό μετεωρολογικό προσωπικό είναι ευθύνη του Παγκόσμιου Μετεωρολογικού Οργανισμού (WMO) σύμφωνα με τις Working Arrangements between the International Civil Aviation Organization and the World Meteorological Organization (Doc 7475). Οι απαιτήσεις μπορεί να αναζητηθούν στο Έγγραφο 258 του WMO - Κατευθυντήριες γραμμές για τη μόρφωση και την εκπαίδευση του προσωπικού στην μετεωρολογία και την επιχειρησιακή υδρολογία - Τόμος I: Meteorology.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.
ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΤΥΧΙΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

5.1 Τα πτυχία προσωπικού που εκδίδονται από Συμβαλλόμενο Κράτος σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος πρέπει να είναι σύμφωνες με τις ακόλουθες προδιαγραφές:

5.1.1 Στοιχεία

Τα ακόλουθα στοιχεία πρέπει να αναγράφονται στα πτυχία:

I) Ονομασία του Κράτους (με κεφαλαία γράμματα),

II) Τίτλος του πτυχίου (με μεγάλα κεφαλαία γράμματα),

III) Αύξων αριθμός του πτυχίου, σε αραβικούς αριθμούς, που δίνεται από την Αρχή που εκδίδει το πτυχίο,

IV) Πλήρες όνομα του κατόχου (με λατινικά στοιχεία επίσης εάν η γραφή της εθνικής γλώσσας δεν είναι λατινική),

IVα) Ημερομηνία γέννησης,

V) Διεύθυνση κατόχου,

VI) Εθνικότητα κατόχου,

VII) Υπογραφή κατόχου,

VIII) Αρχή και, όπου απαιτείται, όροι υπό τους οποίους εκδίδεται το πτυχίο,

IX) Βεβαίωση σχετικά με την εγκυρότητα και εξουσιοδότηση στον κάτοχο να ασκεί τα κατάλληλα για το πτυχίο προνόμια,

X) Υπογραφή του υπαλλήλου που εκδίδει το πτυχίο και ημερομηνία έκδοσης του πτυχίου,

XI) Ανάγλυφη ή όχι σφραγίδα της αρχής που εκδίδει το πτυχίο,

XII) Ειδικότητες, π.χ. κατηγορία, τάξη, τύπος αεροσκάφους, σκάφος, έλεγχος αεροδρομίου, κλπ,

XIII) Παρατηρήσεις, π.χ. ειδικές εγκρίσεις σχετικά με περιορισμούς και εγκρίσεις για προνόμια, που περιλαμβάνουν, από 5 Μαρτίου 2008, έγκριση στην ικανότητα γλώσσας,

XIV) Όποιες άλλες λεπτομέρειες επιθυμεί το Κράτος που εκδίδει το πτυχίο.

5.1.2 Υλικό

Πρέπει να χρησιμοποιείται πρώτης ποιότητας χαρτί ή άλλο κατάλληλο υλικό και τα στοιχεία που αναφέρθηκαν στο 5.1.1 να αναγράφονται καθαρά.

5.1.3 Χρώμα

5.1.3.1 Όπου χρησιμοποιείται υλικό ιδίου χρώματος για όλα τα πτυχία που εκδίδονται από Συμβαλλόμενο Κράτος, το χρώμα πρέπει να είναι λευκό.

5.1.3.2 Όπου τα πτυχία που εκδίδονται από Συμβαλλόμενο Κράτος φέρουν διακριτική έγχρωμη σήμανση, τα χρώματα πρέπει να είναι ως ακολούθως:

α) Χειριστής ιδιωτικού αεροπλάνου ανοιχτό καφέ

β) Επαγγελματίας χειριστής αεροπλάνου ανοιχτό μπλε

γ) Χειριστής Εναερίων Γραμμών αεροπλάνου σκούρο πράσινο

δ) Χειριστής ιδιωτικού ελικοπτέρου ανοιχτό γκρι

ε) Επαγγελματίας χειριστής ελικοπτέρου σκούρο γκρι

στ) Χειριστής Εναερίων Γραμμών ελικοπτέρου δύο ή περισσότερες σκούρες γκρι λωρίδες σε λευκό φόντο

ζ) Χειριστής ανεμόπτερου ροζ

η) Χειριστής ελεύθερου αερόστατου βιολετί

θ) Αεροναυτίλος κόκκινο

ι) Ιπτάμενος μηχανικός καφέ

ια) Συντήρησης αεροσκάφους (τεχνικός/ μηχανικός/ τεχνίτης) καστανό

ιβ) Ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας κίτρινο

ιγ) Επιμελητής πτήσεων ανοιχτό πράσινο

ιδ) Χειριστής αεροναυτικού σταθμού δύο ή περισσότερες πορτοκαλί λωρίδες σε λευκό φόντο

5.1.4 Γλώσσα

Όταν τα πτυχία εκδίδονται σε γλώσσα εκτός της Αγγλικής, το πτυχίο πρέπει να περιλαμβάνει Αγγλική μετάφραση τουλάχιστον των στοιχείων I), II), VI), IX), XII), XIII) και XIV). Όταν παρέχονται σε γλώσσα εκτός της Αγγλικής, οι εξουσιοδοτήσεις που εκδίδονται σύμφωνα με το 1.2.2.1 πρέπει να περιλαμβάνουν Αγγλική μετάφραση του ονόματος του Κράτους που εκδίδει την εξουσιοδότηση, το όριο ισχύος της εξουσιοδότησης και όποιους περιορισμούς ενδέχεται να τεθούν.

5.1.5 Διευθέτηση των στοιχείων

Οι επικεφαλίδες των στοιχείων επί του πτυχίου πρέπει να αριθμούνται ομοιόμορφα με ρωμαϊκούς αριθμούς όπως αναφέρεται στο 5.1.1, έτσι ώστε σε οποιοδήποτε πτυχίο ο αριθμός, υπό οιαδήποτε διευθέτηση, θα αναφέρεται στην επικεφαλίδα του ίδιου στοιχείου.

Σημείωση.- Οι επικεφαλίδες των στοιχείων μπορεί να διευθετηθούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνεται καλύτερα το Συμβαλλόμενο Κράτος που εκδίδει το πτυχίο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.

ΙΑΤΡΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΠΤΥΧΙΩΝ

Σημείωση 1.- Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται στο παρόν Κεφάλαιο δεν μπορούν, από μόνες τους, να είναι επαρκώς λεπτομερείς ώστε να καλύπτουν όλες τις πιθανές ατομικές καταστάσεις. Εξ' ανάγκης, πολλές αποφάσεις που σχετίζονται με την αξιολόγηση της υγειονομικής ικανότητας πρέπει να αφήνονται στην κρίση του κάθε ιατρού εξεταστή. Η αξιολόγηση πρέπει, συνεπώς, να βασίζεται σε ιατρική εξέταση που διεξάγεται εξ' ολοκλήρου σύμφωνα με τα πιο υψηλά πρότυπα της ιατρικής πρακτικής

Σημείωση 2.- Οι παράγοντες προδιάθεσης για ασθένειες, όπως η παχυσαρκία και το κάπνισμα, μπορεί να είναι σημαντικοί προκειμένου να προσδιοριστεί εάν είναι αναγκαία η περαιτέρω αξιολόγηση ή διερεύνηση μιας ατομικής περίπτωσης.

Σημείωση 3.- Στις περιπτώσεις που ο υποψήφιος δεν καλύπτει πλήρως στις ιατρικές απαιτήσεις και σε περιπτώσεις πολύπλοκες και ασυνήθιστες, η αξιολόγηση θα πρέπει να αναβληθεί και η περίπτωση να παραπεμφθεί στον ιατρικό αξιολογητή της Αρχής Αδειοδότησης για τελική αξιολόγηση. Στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να δίνεται η δέουσα προσοχή στα προνόμια που εκχωρούνται από το πτυχίο που αιτείται ή διαθέτει ο υποψήφιος για το πιστοποιητικό υγείας, και στους όρους υπό τους οποίους ο κάτοχος του πτυχίου πρόκειται να ασκήσει αυτά τα προνόμια στην εκτέλεση των καθηκόντων που του ανατίθενται.

Σημείωση 4.- Εφιστάται η προσοχή στη διοικητική πρόταση του 1.2.4.8 σχετικά με την πιστοποιημένη ιατρική γνωμάτευση.

Σημείωση 5.- Υλικό καθοδήγησης για την υποβοήθηση των Αρχών Αδειοδότησης και των ιατρών εξεταστών δημοσιεύεται χωριστά στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984). Αυτό το υλικό καθοδήγησης περιέχει επίσης μια συζήτηση των όρων 'πιθανόν' (likely) και 'σημαντικό' (significant) όπως χρησιμοποιούνται στο περιεχόμενο των ιατρικών διατάξεων του Κεφαλαίου 6.

6.1 Πιστοποιητικό υγείας - Γενικά

6.1.1 Τάξεις Πιστοποιητικών υγείας

Τρεις τάξεις πιστοποιητικό υγείας πρέπει να καθιερώνονται ως ακολούθως:

α) Πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1:

έχει εφαρμογή στους υποψηφίους και κατόχους:

- Επαγγελματικών πτυχίων χειριστών αεροπλάνων και ελικοπτέρων
- Πτυχίων χειριστών εναερίων γραμμών αεροπλάνων και ελικοπτέρων
- Πτυχίων αεροναυτίλων
- Πτυχίων ιπταμένων μηχανικών

β) Πιστοποιητικό υγείας τάξεως 2:

έχει εφαρμογή στους υποψηφίους και κατόχους:

- Πτυχίων χειριστών ιδιωτικών αεροπλάνων και ελικοπτέρων
- Πτυχίων χειριστών ανεμοπτέρων
- Πτυχίων χειριστών ελεύθερων αερόστατων

γ) Πιστοποιητικό υγείας τάξεως 3:

έχει εφαρμογή στους υποψηφίους και κατόχους:

- Πτυχίων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

6.1.2 Ο υποψήφιος για πιστοποιητικό υγείας πρέπει να παρέχει στον ιατρό εξεταστή ενυπόγραφη δήλωση περί των ιατρικών στοιχείων που αφορούν το προσωπικό, οικογενειακό και κληρονομικό ιστορικό. Ο υποψήφιος πρέπει να έχει ενημερωθεί για την ανάγκη να δώσει μια δήλωση η οποία είναι τόσο πλήρης και ακριβής όσο του επιτρέπουν οι γνώσεις του, και όποια εσφαλμένη δήλωση πρέπει να αντιμετωπίζεται σύμφωνα με το 1.2.4.5.1.

6.1.3 Ο ιατρός εξεταστής πρέπει να αναφέρει στην Αρχή Αδειοδότησης κάθε ατομική περίπτωση όπου, κατά την κρίση του εξεταστή, η αποτυχία υποψηφίου να καλύψει στις απαιτήσεις, είτε αριθμητικές είτε άλλες, είναι τέτοιας μορφής ώστε η άσκηση των προνομίων του πτυχίου που αιτείται ή κατέχει, δεν είναι πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια πτήσεων (1.2.4.8).

6.1.4 Οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για την ανανέωση ενός πιστοποιητικό υγείας είναι οι ίδιες με εκείνες για το αρχικό πιστοποιητικό εκτός από όπου ειδικώς αναφέρεται διαφορετικά.

Σημείωση.- Τα διαστήματα μεταξύ ιατρικών εξετάσεων ρουτίνας για τον σκοπό ανανέωσης των πιστοποιητικών υγείας καθορίζονται στο 1.2.5.2.

6.2 Απαιτήσεις για πιστοποιητικά υγείας

6.2.1 Γενικά

Ο υποψήφιος για πιστοποιητικό υγείας που εκδίδεται σύμφωνα με τους όρους του 1.2.4.1 πρέπει να υποστεί ιατρική εξέταση βασιζόμενη στις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) σωματικές και διανοητικές,

β) οπτική αντίληψη και αντίληψη χρωμάτων, και

γ) ακοής.

6.2.2 Σωματικές και διανοητικές απαιτήσεις

Ο υποψήφιος για οποιαδήποτε τάξη πιστοποιητικού υγείας απαιτείται να είναι ελεύθερος από:

α) κάθε ανωμαλία, εκ γενετής ή επίκτητη, ή

β) κάθε ενεργό, λανθάνουσα, οξεία ή χρόνια ανικανότητα, ή

γ) κάθε τραύμα, κάκωση ή επακόλουθο εγχείρησης, ή

δ) κάθε ενέργεια ή παρενέργεια από συνταγογραφημένη ή μη συνταγογραφημένη θεραπευτική, διαγνωστική ή προληπτική λήψη φαρμάκων,

τέτοια ώστε να συνεπάγεται ένα βαθμό λειτουργικής ανικανότητας η οποία είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους ή την ασφαλή εκτέλεση των καθηκόντων.

Σημείωση.- Η χρήση φαρμακευτικών βοτάνων και εναλλακτικών τρόπων θεραπείας απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή για πιθανές παρενέργειες.

6.2.3 Απαιτήσεις ελέγχων οπτικής οξύτητας

Οι χρησιμοποιούμενες μέθοδοι για τη μέτρηση της οπτικής οξύτητας είναι πιθανόν να οδηγήσουν σε διαφορετικές αξιολογήσεις. Προς επίτευξη ομοιομορφίας, συνεπώς, τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι επιτυγχάνεται ισοδυναμίας στις μεθόδους αξιολόγησης.

6.2.3.1 Σύσταση.- Τα ακόλουθα θα πρέπει να υιοθετηθούν για τον έλεγχο οπτικής οξύτητας:

α) Οι έλεγχοι οπτικής οξύτητας θα πρέπει να εκτελούνται σε περιβάλλον με επίπεδο φωτισμού που αντιστοιχεί στο συνήθη φωτισμό γραφείου (30-60 cd/m2).

β) Η οπτική οξύτητα θα πρέπει να μετράται με τη βοήθεια μιας σειράς από κύκλους Landolt ή παρόμοιους οπτότυπους, τοποθετημένων σε μια απόσταση από τον υποψήφιο κατάλληλη για τη μέθοδο ελέγχου που υιοθετήθηκε.

6.2.4 Απαιτήσεις αντίληψης χρωμάτων

Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να χρησιμοποιούν τέτοιες μεθόδους εξέτασης που θα εγγυώνται αξιόπιστο έλεγχο αντίληψης χρωμάτων.

6.2.4.1 Ο υποψήφιος πρέπει να υποχρεούται να επιδείξει την ικανότητα να διακρίνει αμέσως εκείνα τα χρώματα των οποίων η αντίληψη είναι αναγκαία για την ασφαλή εκτέλεση των καθηκόντων.

6.2.4.2 Ο υποψήφιος πρέπει να δοκιμάζεται στην ικανότητα να αναγνωρίζει σωστά μια σειρά από ψευδοισοχρωματικούς πίνακες στο φως της ημέρας ή σε τεχνητό φως της ίδιας θερμοκρασίας χρωμάτων όπως εκείνο που παρέχεται από τα πρότυπα φωτιστικά C ή D65 CIE, όπως καθορίζεται από τη Διεθνή Επιτροπή Φωτισμού (CIE).

6.2.4.3 Ο υποψήφιος που λαμβάνει ικανοποιητικά αποτελέσματα όπως καθορίζεται από την Αρχή Αδειοδότησης πρέπει να κρίνεται ως ικανός. Ο υποψήφιος που αδυνατεί να επιτύχει ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα στις εξετάσεις αυτές πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος εκτός εάν είναι ικανός να διακρίνει αμέσως τα χρώματα που χρησιμοποιούνται στην αεροναυτιλία και να αναγνωρίζει σωστά τα χρωματιστά φώτα της αεροπορίας. Οι υποψήφιοι που αδυνατούν να καλύψουν αυτά τα κριτήρια πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός από το πιστοποιητικό τάξεως 2 με τον ακόλουθο περιορισμό: ισχύει μόνο για την ημέρα.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για κατάλληλες μεθόδους εκτίμησης της αντίληψης χρωμάτων περιέχεται Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.2.4.3.1 Σύσταση.- Τα γυαλιά ηλίου που φέρονται κατά την άσκηση των προνομίων του κατεχόμενου πτυχίου ή ειδικότητας πρέπει να είναι μη πολωτικά και μιας ουδέτερης γκρι απόχρωσης.

6.2.5 Απαιτήσεις ελέγχου ακοής

Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να χρησιμοποιούν τέτοιες μεθόδους εξέτασης που να εγγυώνται αξιόπιστο έλεγχο ακοής.

6.2.5.1 Οι υποψήφιοι πρέπει να καλούνται να επιδείξουν απόδοση ακοής επαρκή για την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.2.5.2 Οι υποψήφιοι για πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1 πρέπει να εξετάζονται από ακοομετρητές καθαρού τόνου κατά την πρώτη έκδοση του πιστοποιητικού, όχι λιγότερο από μια φορά κάθε πέντε χρόνια μέχρι την ηλικία των 40 ετών, και μετέπειτα όχι λιγότερο από μια φορά κάθε δύο χρόνια.

6.2.5.2.1 Εναλλακτικά, μπορεί να χρησιμοποιηθούν άλλες μέθοδοι που παρέχουν ισοδύναμα αποτελέσματα.

6.2.5.3 Οι υποψήφιοι για πιστοποιητικό υγείας τάξεως 3 πρέπει να εξετάζονται με ακοομετρητές καθαρού τόνου κατά την πρώτη έκδοση του πιστοποιητικό, όχι λιγότερο από μια φορά κάθε τέσσερα χρόνια μέχρι την ηλικία των 40 ετών, και μετέπειτα όχι λιγότερο από μια φορά κάθε δύο χρόνια.

6.2.5.3.1 Εναλλακτικά, μπορεί να χρησιμοποιηθούν άλλες μέθοδοι που παρέχουν ισοδύναμα αποτελέσματα.

6.2.5.4 Σύσταση.- Οι υποψήφιοι για πιστοποιητικό υγείας τάξεως 2 θα πρέπει να εξετάζονται με ακοομετρητές καθαρού τόνου κατά την πρώτη έκδοση του πιστοποιητικού και μετά την ηλικία των 50 ετών όχι λιγότερο από μια φορά κάθε δύο χρόνια.

6.2.5.5 Κατά τις ιατρικές εξετάσεις εκτός εκείνων που αναφέρονται στα 6.2.5.2, 6.2.5.3 και 6.2.5.4, όπου δεν εκτελείται ακοομέτρηση, οι υποψήφιοι πρέπει να εξετάζονται σε ήσυχο δωμάτιο με ψιθυριστά και ομιλούμενα τεστ ήχου.

Σημείωση 1.- Το σημείο αναφοράς μηδέν για τη βαθμονόμηση των ακοομετρητών καθαρού τόνου είναι αυτό των σχετικών Προτύπων της ισχύουσας έκδοσης των Μεθόδων Ελέγχου Ακοομετρητών, που δημοσιεύονται από τον Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης (ISO).

Σημείωση 2.- Για σκοπούς ελέγχου ακοής σύμφωνα με τις απαιτήσεις, ένα ήσυχο δωμάτιο είναι εκείνο στο οποίο η ένταση του θορύβου βάθους είναι λιγότερη από 35dB(A).

Σημείωση 3.- Για σκοπούς ελέγχου ακοής σύμφωνα με τις απαιτήσεις, η στάθμη ήχου μιας μέσης τυπικής φωνής σε 1 μέτρο από το σημείο εξόδου (κάτω χείλος του ομιλητή) είναι c.60dB(A) και εκείνη της ψιθυριστής φωνής είναι c.45dB(A). Στα 2 μέτρα από τον ομιλητή, η στάθμη ήχου είναι 6dB(A) χαμηλότερο.

Σημείωση 4.- Καθοδήγηση για την αξιολόγηση των υποψηφίων που κάνουν χρήση ακουστικών βοηθημάτων περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Σημείωση 5-. Εφιστάται η προσοχή στα. 2.6.1.5.1 και 2.10.1.5.1 για τις απαιτήσεις έκδοσης ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων στους υποψηφίους που διαθέτουν πτυχίο χειριστή ιδιωτικού αεροσκάφους.

6.3 Πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1

6.3.1 Έκδοση και ανανέωση πιστοποιητικού

6.3.1.1 Ο υποψήφιος για επαγγελματικό πτυχίο χειριστή αεροπλάνου ή ελικοπτέρου, πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου ή ελικοπτέρου, πτυχίο ιπταμένου μηχανικού ή πτυχίο αεροναυτίλου, πρέπει να υποστεί αρχική ιατρική εξέταση για την έκδοση πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1.

6.3.1.2 Εκτός εάν άλλως αναφέρεται στο παρόν τμήμα, οι κάτοχοι επαγγελματικών πτυχίων χειριστή αεροπλά-

νου ή ελικοπτέρου, πτυχίων χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου ή ελικοπτέρου, πτυχίων ιπταμένων μηχανικών ή πτυχίων αεροναυτίλων, πρέπει να ανανεώνουν τα πιστοποιητικά υγείας Τάξεως 1 κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν εκείνα που καθορίζονται στο 1.2.5.2.

6.3.1.3 Όταν η Αρχή Αδειοδότησης είναι ικανοποιημένη ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος τμήματος και καλύπτονται οι γενικές διατάξεις των 6.1 και 6.2, πρέπει να εκδίδεται πιστοποιητικό υγείας τάξεως 1 προς τον υποψήφιο.

6.3.2 Σωματικές και διανοητικές απαιτήσεις

6.3.2.1 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να πάσχει από οποιαδήποτε ασθένεια ή ανικανότητα που πιθανόν να τον καθιστούν ξαφνικά ανίκανο είτε να λειτουργεί το αεροσκάφος ασφαλώς είτε να εκτελεί τα ανατιθέμενα καθήκοντα ασφαλώς.

6.3.2.2 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να διαθέτει ιατρικό ιστορικό ή κλινική διάγνωση από:

α) μια οργανική διανοητική ανωμαλία,

β) μια διανοητική ανωμαλία ή ανωμαλία στην συμπεριφορά λόγω της χρήσης ψυχοκινητικών ουσιών. Αυτό συμπεριλαμβάνει και το σύνδρομο εξάρτησης που προκαλείται από το αλκοόλ ή άλλες ψυχοκινητικές ουσίες,

γ) σχιζοφρένια ή σχιζοειδής ή παραισθησιακή ανωμαλία,

δ) ανωμαλία που επηρεάζει την διάθεση,

ε) ανωμαλία νευρωτική, σχετική με το στρες ή σωματοτυπική,

στ) σύνδρομο συμπεριφοράς που συνδέεται με φυσιολογικές ανωμαλίες ή φυσικούς παράγοντες,

ζ) ανωμαλία προσωπικότητας ή συμπεριφοράς ενήλικα, ιδιαίτερα εάν επιδεικνύεται με επαναλαμβανόμενες φανερές πράξεις,

η) διανοητική καθυστέρηση,

θ) ανωμαλία ψυχολογικής ανάπτυξης,

ι) ανωμαλία συμπεριφοράς ή συναισθηματική, με εκδήλωση στην παιδική ή την εφηβική ηλικία, ή

ια) διανοητική ανωμαλία που δεν περιγράφεται με άλλο τρόπο,

τέτοιες που ίσως καθιστούσαν τον υποψήφιο ανίκανο να ασκεί ασφαλώς τα προνόμια του πτυχίου που αιτείται ή κατέχει.

Σημείωση.- Οι διανοητικές ανωμαλίες και οι ανωμαλίες συμπεριφοράς καθορίζονται σύμφωνα με τις κλινικές περιγραφές και διαγνωστικές κατευθύνσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, όπως δίνονται στη Διεθνή Στατιστική Ταξινόμηση Ασθενειών και Σχετικών Προβλημάτων Υγείας, 10η έκδοση - Ταξινόμηση Διανοητικών Ανωμαλιών και Ανωμαλιών Συμπεριφοράς, WHO 1992. Το έντυπο αυτό περιέχει λεπτομερείς περιγραφές των διαγνωστικών απαιτήσεων, οι οποίες θα ήταν χρήσιμες για την εφαρμογή τους στο πιστοποιητικό υγείας.

6.3.2.3 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει καταχωρημένο ιατρικό ιστορικό ή κλινική διάγνωση για οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

α) μια προϊούσα ή μη προϊούσα νόσο του νευρικού συστήματος, οι επιδράσεις της οποίας είναι πιθανόν να επηρεάσουν στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου,

β) επιληψία, ή

γ) οποιαδήποτε διαταραχή της συνείδησης χωρίς ικανοποιητική ιατρική εξήγηση ή αιτία.

6.3.2.4 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει υποστεί τραύμα κεφαλής, οι επιδράσεις του οποίου είναι πιθανόν να παρέμβουν στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου, ή της ειδικότητάς του.

6.3.2.5 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει καμιά ανωμαλία της καρδιάς, εκ γενετής ή επίκτητη, η οποία είναι πιθανόν να παρέμβει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητάς του.

6.3.2.5.1 Υποψήφιος που έχει υποστεί bypass στεφανιαίας με μόσχευμα ή αγγειοπλαστική (με ή χωρίς ενδοστεφανιαία παράθεση - stent) ή άλλη καρδιακή επέμβαση ή που έχει ιστορικό εμφράγματος του μυοκαρδίου ή που υποφέρει από οποιαδήποτε άλλη καρδιακή κατάσταση ανικανότητας πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος εκτός εάν η καρδιακή κατάσταση του υποψηφίου έχει εξετασθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει κριθεί μη πιθανή να παρέμβει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητάς του.

6.3.2.5.2 Υποψήφιος με έναν ανώμαλο καρδιακό ρυθμό πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος εκτός εάν η καρδιακή αρρυθμία έχει ερευνηθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει κριθεί μη πιθανή να παρέμβει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητάς του.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την καρδιαγγειακή αξιολόγηση περιέχονται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.6 Το ηλεκτροκαρδιογράφημα πρέπει να αποτελεί μέρος της καρδιακής εξέτασης κατά την πρώτη έκδοση του πιστοποιητικού υγείας.

6.3.2.6.1 Το ηλεκτροκαρδιογράφημα πρέπει να περιλαμβάνεται στις επανεξετάσεις υποψηφίων πάνω από την ηλικία των 50 όχι συχνότερα από μια φορά το χρόνο.

6.3.2.6.2 Σύσταση.- Το ηλεκτροκαρδιογράφημα θα πρέπει να περιλαμβάνεται στην επανεξέταση υποψηφίων μεταξύ των ηλικιών 30 και 50 όχι συχνότερα από δύο χρόνια.

Σημείωση 1.- Ο σκοπός του ηλεκτροκαρδιογραφήματος ρουτίνας είναι για λόγους ανίχνευσης. Αυτό δεν παρέχει επαρκή απόδειξη για να δικαιολογήσει ανικανότητα χωρίς περεταίρω ενδελεχή καρδιαγγειακή διερεύνηση.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για ηλεκτροκαρδιογραφήματα σε ανάπαυση και άσκηση περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.7 Η συστολική και διαστολική πιέσεις του αίματος πρέπει να είναι εντός των φυσιολογικών ορίων.

6.3.2.7.1 Η χρήση φαρμάκων για έλεγχο της υψηλής πίεσης αίματος πρέπει να υποδηλώνει ανικανότητα εκτός εκείνων των φαρμάκων, η χρήση των οποίων είναι συμβατή με την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου.

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί του θέματος περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.8 Δεν πρέπει να υπάρχει σημαντική λειτουργική ούτε δομική ανωμαλία του κυκλοφορικού συστήματος.

6.3.2.9 Δεν πρέπει να υπάρχει οξεία ανικανότητα των πνευμόνων ούτε οποιαδήποτε ενεργός ασθένεια των δομών των πνευμόνων, μεσοθωράκια ή υπεζωκότας πιθανή να καταλήξει σε συμπτώματα ανικανότητας κατά την διάρκεια κανονικών λειτουργιών ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

6.3.2.9.1 Σύσταση.- Η ακτινογραφία θώρακος θα πρέπει να αποτελεί μέρος της αρχικής εξέτασης.

Σημείωση.- Η περιοδική ακτινογραφία θώρακος δεν είναι συνήθως απαραίτητη αλλά μπορεί να είναι αναγκαία

σε καταστάσεις όπου μπορεί να αναμένεται ασυμπτωματικό πνευμονικό νόσημα.

6.3.2.10 Υποψήφιοι με χρόνια αποφρακτική πνευμονοπάθεια πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν η κατάστασή τους έχει ερευνηθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει κριθεί μη πιθανή να παρέμβει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου.

6.3.2.11 Υποψήφιοι με άσθμα που προκαλεί σημαντικά συμπτώματα ή πιθανόν να προκαλέσει συμπτώματα ανικανότητας κατά την διάρκεια κανονικών λειτουργιών ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.3.2.11.1 Η χρήση φαρμάκων για τον έλεγχο του άσθματος πρέπει να υποδηλώνει ανικανότητα εκτός εκείνων των φαρμάκων, η χρήση των οποίων είναι συμβατή με την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τους κινδύνους από φαρμακευτική αγωγή και φάρμακα περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.12 Υποψήφιοι με ενεργό πνευμονική φυματίωση πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.3.2.12.1 Υποψήφιοι με παθητικές ή θεραπευμένες οργανικές βλάβες που είναι γνωστό ότι είναι φυματιώδεις, ή είναι υποθετικά φυματιώδεις στην προέλευση, μπορούν να κριθούν ως κατάλληλοι.

Σημείωση 1.- Καθοδήγηση για τη διάγνωση των αναπνευστικών ασθενειών περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για τους κινδύνους από φαρμακευτική αγωγή και φάρμακα περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.13 Υποψήφιοι με σημαντική βλάβη της λειτουργίας του γαστρεντερικού σωλήνα ή των εξαρτημάτων του πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.3.2.13.1 Οι υποψήφιοι πρέπει να είναι πλήρως ελεύθεροι από εκείνες τις κήλες που ενδεχομένως ίσως προκαλούσαν συμπτώματα ανικανότητας.

6.3.2.14 Υποψήφιοι με επακόλουθα ασθένειας, ή χειρουργικής επέμβασης επί, οιουδήποτε τμήματος του πεπτικού συστήματος ή που είναι πιθανόν να προκαλέσουν ανικανότητα στην πτήση, ιδιαίτερα οποιοδήποτε εμπόδιο λόγω στένωσης ή συμπίεσης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.3.2.14.1 Σύσταση.- Ο υποψήφιος που έχει υποβληθεί σε σοβαρή χειρουργική επέμβαση στα χοληφόρα ή τον πεπτικό σωλήνα ή τα εξαρτήματά του με ολική ή μερική αφαίρεση ή μετάθεση οποιουδήποτε απ' αυτά τα όργανα θα πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος μέχρι το χρόνο που ο ιατρικός αξιολογητής, έχοντας πρόσβαση στις λεπτομέρειες της υπόψη εγχείρησης, θεωρεί ότι οι επιπτώσεις της εγχείρησης δεν είναι πιθανόν να προκαλέσουν ανικανότητα στην πτήση.

6.3.2.15 Υποψήφιοι με μεταβολική, διατροφική ή ενδοκρινολογική ανεπάρκεια που είναι πιθανό να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.3.2.16 Υποψήφιοι με ζαχαρώδη διαβήτη που κάνουν χρήση ινσουλίνης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.3.2.16.1 Υποψήφιοι με ζαχαρώδη διαβήτη που δεν κάνουν χρήση ινσουλίνης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι, εκτός εάν η κατάσταση φαίνεται να είναι ικανοποιητικά ελεγχόμενη μόνο με δίαιτα ή με δίαιτα συνδυαζόμενη με στοματικά αντιδιαβητικά φάρμακα, η χρήση των οποίων είναι συμβατή με την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την αξιολόγηση των διαβητικών υποψηφίων περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.17 Υποψήφιοι με ασθένειες του αίματος ή/και του λεμφικού συστήματος πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν έχουν εξετασθεί επαρκώς και η κατάστασή τους βρέθηκε ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

Σημείωση.- Στίγμα δρεπανοκυτταρικής αναιμίας ή άλλα στίγματα αιμοσφαιρινοπάθειας είναι συνήθως συμβατά με εκτίμηση ικανότητας.

6.3.2.18 Υποψήφιοι με νεφρική ή ουρογεννητική ασθένεια πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι, εκτός εάν έχουν εξετασθεί επαρκώς και η κατάστασή τους βρέθηκε ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.3.2.18.1 Η εξέταση ούρων πρέπει να αποτελεί μέρος της ιατρικής εξέτασης και οι τυχόν ανωμαλίες πρέπει να εξετάζονται επαρκώς.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την εξέταση ούρων και την αξιολόγηση των ανωμαλιών περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.19 Υποψήφιοι με συμπτώματα ασθένειας ή εγχειρητικών επεμβάσεων στα νεφρά ή τον ουρογεννητικό σωλήνα, ιδιαιτέρως αποφράξεις λόγω σύμφυσης ή συμπίεσης, πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν η κατάστασή τους έχει ερευνηθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και κρίθηκε ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.3.2.19.1 Υποψήφιοι που έχουν υποστεί νεφρεκτομή πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν η κατάσταση είναι καλά αντιρροπημένη.

6.3.2.20 Υποψήφιοι με σύνδρομο επίκτητης ανοσοανεπάρκειας (AIDS) πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.3.2.20.1 Υποψήφιοι που είναι οροθετικοί στον ιό ανθρώπινης ανοσοανεπάρκειας (HIV) πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν μια ολοκληρωμένη εξέταση δεν παρέχει αποδείξεις κλινικής ασθένειας.

Σημείωση 1.- Η αξιολόγηση των υποψηφίων που είναι οροθετικοί στον ιό ανθρώπινης ανοσοανεπάρκειας (HIV) απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή στην διανοητική τους κατάσταση, που θα περιλαμβάνει τις ψυχολογικές συνέπειες της διάγνωσης.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για τη κρίση των υποψηφίων που είναι οροθετικοί στον ιό ανθρώπινης ανοσοανεπάρκειας (HIV) περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.21 Υποψήφιες με γυναικολογικές ανωμαλίες που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και ειδικότητάς τους πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλες.

6.3.2.22 Υποψήφιες που εγκυμονούν πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλες εκτός εάν η μαιευτική αξιολόγηση και η συνεχής ιατρική παρακολούθηση εμφανίζουν εγκυμοσύνη χαμηλού κινδύνου χωρίς περιπλοκές.

6.3.2.22.1 Σύσταση.- Για τις υποψήφιες με εγκυμοσύνη χαμηλού κινδύνου χωρίς περιπλοκές, που αξιολογούνται και παρακολουθούνται σύμφωνα με το 6.3.2.22, η κρίση

καταλληλότητας θα πρέπει να περιορίζεται στην περίοδο από το τέλος της 12ης εβδομάδας μέχρι το τέλος της 26ης εβδομάδας της κυοφορίας.

6.3.2.23 Μετά τον τοκετό ή τον τερματισμό της εγκυμοσύνης, δεν πρέπει να επιτρέπεται στην υποψήφια να ασκεί τα προνόμια του πτυχίου της μέχρις ότου υποστεί επανεξέταση σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει προσδιοριστεί ότι είναι ικανή να ασκεί ασφαλώς τα προνόμια του πτυχίου και της ειδικότητάς της.

6.3.2.24 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει οιαδήποτε ανωμαλία των οστών, συνδέσμων, μυών, τενόντων ή σχετικών δομών που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και των ειδικότητάς του.

Σημείωση.- Οποιοδήποτε σύμπτωμα μετά από κακώσεις που επηρεάζουν τα οστά, συνδέσμους, μύες ή τένοντες και ορισμένες ανατομικές ανωμαλίες, κανονικά θα απαιτεί λειτουργική εκτίμηση για προσδιορισμό της ικανότητας.

6.3.2.25 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει καμιά ανωμαλία ή ασθένεια των αυτιών ή των σχετικών δομών που είναι πιθανόν να επηρεάσει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητας του.

6.3.2.26 Δεν πρέπει να υπάρχει:

α) ενόχληση αιθουσαίας λειτουργίας,

β) σημαντική δυσλειτουργία των ευσταχιανών σαλπίγγων, και

γ) μη επουλωμένη ρήξη των μεμβρανών των τυμπάνων.

6.3.2.26.1 Μια μόνο στεγνή ρήξη της τυμπανικής μεμβράνης δεν είναι αρκετή να καταστήσει τον υποψήφιο ακατάλληλο.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τον έλεγχο της αιθουσαίας λειτουργίας περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.27 Δεν πρέπει να υπάρχει:

α) ρινική απόφραξη, και

β) δυσμορφία ή οποιαδήποτε ασθένεια της στοματικής κοιλότητας ή του άνω αναπνευστικού συστήματος η οποία είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητας του υποψηφίου.

6.3.2.28 Υποψήφιοι με τραύλισμα ή άλλες ανωμαλίες της ομιλίας αρκετά σοβαρές ώστε να προκαλέσουν πρόβλημα στις επικοινωνίες ομιλίας πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.3.3 Απαιτήσεις όρασης

Η ιατρική εξέταση πρέπει να βασίζεται στις ακόλουθες απαιτήσεις:

6.3.3.1 Η λειτουργία των οφθαλμών και των εξαρτημάτων τους πρέπει να είναι κατά φύση. Δεν πρέπει να υπάρχει ενεργή παθολογική κατάσταση, οξεία ή χρόνια, ούτε οποιοδήποτε συμπτώματα εγχείρησης ή τραύματος των οφθαλμών ή των εξαρτημάτων τους που είναι πιθανόν να περιορίσουν τις κατάλληλες λειτουργίες όρασης σε έκταση που μπορούσε να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητας του υποψηφίου.

6.3.3.2 Η μακρινή οπτική οξύτητα με ή χωρίς διόρθωση πρέπει να είναι 6/9 ή καλύτερη σε κάθε οφθαλμό χωριστά, και η οξύτητα των δύο ματιών μαζί πρέπει να είναι 6/6 ή καλύτερη. Δεν υπάρχουν όρια για μη διορθωμένη οπτική οξύτητα. Εκεί όπου αυτό το πρότυπο οπτικής οξύτητας επιτυγχάνεται μόνο με διορθωτικούς φακούς, ο υποψήφιος μπορεί να κριθεί ως κατάλληλος υπό τις εξής προϋποθέσεις:

α) οι διορθωτικοί φακοί φέρονται κατά την άσκηση των προνομίων του αιτηθέντος ή κατεχόμενου πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου, και

β) επιπλέον, ένα ζεύγος κατάλληλων διορθωτικών ομματοϋαλίων είναι άμεσα διαθέσιμο κατά την άσκηση των προνομίων του πτυχίου του υποψηφίου.

Σημείωση 1.- Το 6.3.3.2 β) είναι το αντικείμενο των Προτύπων του Παραρτήματος 6, Μέρος Ι.

Σημείωση 2.- Ο υποψήφιος που έγινε δεκτό ότι πληροί τους όρους αυτών των διατάξεων, θα συνεχίζει να τους πληροί εκτός εάν υπάρχει λόγος αμφιβολίας, όπου σε αυτή την περίπτωση απαιτείται αναφορά οφθαλμίατρου κατά την κρίση της Αρχής Αδειοδότησης. Αμφότερες, η διορθωμένη και η μη διορθωμένη οπτική οξύτητα, μετρούνται κανονικά και καταγράφονται σε κάθε επανεξέταση. Οι συνθήκες που υποδεικνύουν την ανάγκη για αναφορά οφθαλμίατρου περιλαμβάνουν: ουσιώδης μείωση της μη διορθωμένης οπτικής οξύτητας, οποιαδήποτε μείωση στην καλύτερη διορθωμένη οπτική οξύτητα, και εμφάνιση ασθένειας οφθαλμού, τραύματος οφθαλμού ή εγχείρησης οφθαλμού.

6.3.3.2.1 Οι υποψήφιοι μπορούν να χρησιμοποιούν φακούς επαφής για να καλύψουν τις απαιτήσεις υπό τον όρο ότι:

α) οι φακοί είναι μονοεστιακοί και χωρίς απόχρωση,

β) οι φακοί είναι καλώς ανεκτοί, και

γ) ένα ζεύγος κατάλληλων διορθωτικών ομματοϋαλίων είναι σε άμεση διάθεση κατά την άσκηση των προνομίων του πτυχίου.

Σημείωση.- Οι υποψήφιοι που χρησιμοποιούν φακούς επαφής δεν είναι αναγκαίο να μετρούν τη μη διορθωμένη οπτική τους οξύτητα σε κάθε επανεξέταση με την προϋπόθεση ότι το ιστορικό της συνταγής των φακών επαφής είναι γνωστό.

6.3.3.2.2 Υποψήφιοι με ευρύ διαθλαστικό σφάλμα πρέπει να χρησιμοποιούν φακούς επαφής ή φακούς ομματοϋαλίων υψηλού δείκτη.

Σημείωση.- Εάν χρησιμοποιούνται ομματοϋάλια, απαιτούνται φακοί υψηλού δείκτη για να ελαχιστοποιήσουν τη στρέβλωση του περιφερειακού πεδίου.

6.3.3.2.3 Υποψήφιοι των οποίων η μη διορθωμένη μακρινή οπτική οξύτητα σε κάθε οφθαλμό είναι χειρότερη από 6/60 πρέπει να καλούνται να παράσχουν μια πλήρη οφθαλμιατρική αναφορά πριν από το αρχικό πιστοποιητικό υγείας και κάθε πέντε χρόνια μετέπειτα.

Σημείωση 1.- Ο σκοπός της απαιτούμενης οφθαλμιατρικής εξέτασης είναι (1) να βεβαιωθεί η φυσιολογική οπτική απόδοση και (2) να αναγνωρισθεί τυχόν σοβαρή παθολογική βλάβη.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για τη αξιολόγηση μονόφθαλμων υποψηφίων υπό τις προϋποθέσεις του1.2.4.8 περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.3.3 Υποψήφιοι που έχουν υποβληθεί σε χειρουργική επέμβαση που επηρεάζει τη διαθλαστική κατάσταση του οφθαλμού πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν δεν παρουσιάζουν συμπτώματα που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.3.3.4 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει την ικανότητα να διαβάζει, ενώ φέρει τους διορθωτικούς φακούς, εάν διαθέτει, που απαιτούνται από το 6.3.3.2, τον πίνακα N5 ή

τον αντίστοιχό του σε απόσταση που επιλέγει ο υποψήφιος στο εύρος των 30 έως 50 εκατοστών και την ικανότητα να διαβάζει τον πίνακα N14 ή τον αντίστοιχό του σε απόσταση 100 εκατοστών. Εάν η απαίτηση αυτή καλύπτεται μόνο με τη χρήση κοντινής διόρθωσης, ο υποψήφιος μπορεί να κριθεί ως κατάλληλος υπό τον όρο ότι αυτή η κοντινή διόρθωση προστίθεται στη διόρθωση των ομματοϋαλίων που ήδη συνταγογραφήθηκε σύμφωνα με το 6.3.3.2. Εάν δεν έχει συνταγογραφηθεί παρόμοια διόρθωση, ένα ζεύγος ομματοϋαλίων για κοντινή χρήση πρέπει να άμεσα διαθέσιμο κατά την άσκηση των προνομίων του πτυχίου. Όταν απαιτείται κοντινή διόρθωση, ο υποψήφιος πρέπει να επιδείξει ότι ένα ζεύγος ομματοϋαλίων είναι επαρκές για να καλύψει αμφότερες τις απαιτήσεις κοντινής και μακρινής όρασης.

Σημείωση 1.- Τα N5 και N14 αναφέρονται στο μέγεθος των τυπογραφικών στοιχείων που χρησιμοποιούνται. Για περαιτέρω λεπτομέρειες, βλέπε το Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Σημείωση 2.- Υποψήφιος που χρειάζεται κοντινή διόρθωση για να καλύψει την απαίτηση αυτή θα ζητήσει ημισέλινα γυαλιά, με διπλεστιακούς ή ίσως πολυεστιακούς φακούς για να διαβάζει τα όργανα και ένα χάρτη ή εγχειρίδιο που κρατάει στο χέρι, και επίσης να κάνει χρήση μακρινής όρασης, δια μέσου του αλεξήνεμου, χωρίς να αφαιρεί τους φακούς. Η κοντινή μονοεστιακή διόρθωση (πλήρεις φακοί για μια χρήση μόνο, κατάλληλοι για ανάγνωση) μειώνει σημαντικά την οξύτητα της μακρινής όρασης και συνεπώς δεν είναι αποδεκτή.

Σημείωση 3.- Οποτεδήποτε απαιτείται η απόκτηση ή ανανέωση διορθωτικών φακών, ο υποψήφιος αναμένεται να ενημερώνει τον οπτικό για τις αποστάσεις ανάγνωσης ως προς τις οπτικές εργασίες στο θάλαμο διακυβέρνησης σχετικά με τους τύπους των αεροσκαφών στους οποίους ο υποψήφιος είναι πιθανόν να λειτουργεί.

6.3.3.4.1 Όταν απαιτείται κοντινή διόρθωση σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, ένα δεύτερο ζεύγος ομματοϋαλίων κοντινής διόρθωσης πρέπει να είναι διαθέσιμο για άμεση χρήση.

6.3.3.5 Ο υποψήφιος πρέπει να διαθέτει φυσιολογικά πεδία οράσεως.

6.3.3.6 Ο υποψήφιος πρέπει να διαθέτει φυσιολογική διόφθαλμη λειτουργία.

6.3.3.6.1 Μειωμένη στερεοπτική όραση, ανώμαλη σύγκλιση που δεν επηρεάζει την κοντινή όραση και στραβισμός όπου οι εφεδρείες ζεύξης της εικόνας είναι επαρκείς για να αποτρέψουν αμβλυωπία και διπλωπία δεν επιβάλλουν ανικανότητα.

6.3.4 Απαιτήσεις ακοής

6.3.4.1 Ο υποψήφιος, όταν εξετάζεται σε ακοομετρητή καθαρού τόνου, δεν πρέπει να έχει απώλεια ακοής, σε κάθε αυτί χωριστά, περισσότερο από 35 dB σε οποιαδήποτε συχνότητα των 500, 1000 ή 2000 Hz, ή περισσότερο από 50 dB στα 3000 Hz.

6.3.4.1.1 Υποψήφιος με απώλεια ακοής περισσότερο από τα ανωτέρω όρια μπορεί να κριθεί ικανός με την προϋπόθεση ότι διαθέτει φυσιολογική ακουστική απόδοση σε θόρυβο περιβάλλοντος που αναπαράγει ή προσομοιάζει την επικάλυψη των θορύβων στο θάλαμο διακυβέρνησης επί των ομιλιών και των σημάτων ραδιοφάρων.

Σημείωση 1.- Είναι σημαντικό όπως ο θόρυβος βάθους είναι αντιπροσωπευτικός του θορύβου στο θάλαμο διακυβέρνησης του τύπου του αεροσκάφους για τον οποίο ισχύουν το πτυχίο και οι ειδικότητες του υποψηφίου.

Σημείωση 2.- Στο υλικό ομιλίας για την εξέταση διάκρισης ήχων, χρησιμοποιούνται κανονικά τόσο οι αεροπορικές εκφράσεις όσο και ισόρροπες φωνητικά λέξεις.

6.3.4.1.2 Εναλλακτικά, μπορεί να χρησιμοποιηθεί πρακτική εξέταση ακοής που εκτελείται εν πτήση στο θάλαμο διακυβέρνησης αεροσκάφους του τύπου για τον οποίο ισχύσουν το πτυχίο και οι ειδικότητες του υποψηφίου.

6.4 Πιστοποιητικό υγείας τάξεως 2

6.4.1 Έκδοση και ανανέωση πιστοποιητικού

6.4.1.1 Ο υποψήφιος για πτυχίο χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνο ή ελικοπτέρου, πτυχίο χειριστή ανεμοπτέρου ή πτυχίο χειριστή ελεύθερου αερόστατου πρέπει να υποστεί αρχική ιατρική εξέταση για την έκδοση πιστοποιητικού υγείας τάξεως 2.

6.4.1.2 Εκτός εάν άλλως αναφέρεται στο παρόν τμήμα, κάτοχοι πτυχίων χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου ή ελικοπτέρου, πτυχίων χειριστή ανεμοπτέρου ή πτυχίων χειριστή ελεύθερου αερόστατου, πρέπει να ανανεώνουν τα πιστοποιητικά υγείας τάξεως 2 κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν εκείνα που καθορίζονται στο 1.2.5.2.

6.4.1.3 Όταν η Αρχή Αδειοδότησης είναι ικανοποιημένη ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος τμήματος και καλύπτονται οι γενικές διατάξεις των 6.1 και 6.2, πρέπει να εκδίδεται πιστοποιητικό υγείας τάξεως 2 προς τον υποψήφιο.

6.4.2 Σωματικές και διανοητικές απαιτήσεις

Η ιατρική εξέταση πρέπει να βασίζεται στις ακόλουθες απαιτήσεις:

6.4.2.1 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να πάσχει από οποιαδήποτε ασθένεια ή ανικανότητα που πιθανόν να τον καθιστούν ξαφνικά ανίκανο είτε να λειτουργεί το αεροσκάφος ασφαλώς είτε να εκτελεί τα ανατιθέμενα καθήκοντα ασφαλώς.

6.4.2.2 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να διαθέτει ιατρικό ιστορικό ή κλινική διάγνωση από:

α) μια οργανική διανοητική ανωμαλία,

β) μια διανοητική ανωμαλία ή ανωμαλία στη συμπεριφορά λόγω της χρήσης ψυχοκινητικών ουσιών. Αυτό συμπεριλαμβάνει και το σύνδρομο εξάρτησης που προκαλείται από το αλκοόλ ή άλλες ψυχοκινητικές ουσίες,

γ) σχιζοφρένια ή σχιζοειδής ή παραισθησιακή ανωμαλία,

δ) ανωμαλία που επηρεάζει τη διάθεση,

ε) ανωμαλία νευρωτική, σχετική με το στρες ή σωματοτυπική,

στ) σύνδρομο συμπεριφοράς που συνδέεται με φυσιολογικές ανωμαλίες ή φυσικούς παράγοντες,

ζ) ανωμαλία προσωπικότητας ή συμπεριφοράς ενήλικα, ιδιαίτερα εάν επιδεικνύεται με επαναλαμβανόμενες φανερές πράξεις,

η) διανοητική καθυστέρηση,

θ) ανωμαλία ψυχολογικής ανάπτυξης,

ι) ανωμαλία συμπεριφοράς ή συναισθηματική, με εκδήλωση στην παιδική ή την εφηβική ηλικία, ή

ια) διανοητική ανωμαλία που δεν περιγράφεται με άλλο τρόπο,

τέτοιες που ίσως καθιστούσαν τον υποψήφιο ανίκανο να ασκεί ασφαλώς τα προνόμια του πτυχίου που αιτείται ή κατέχει.

Σημείωση.- Οι διανοητικές ανωμαλίες και οι ανωμαλίες συμπεριφοράς καθορίζονται σύμφωνα με τις κλινικές περιγραφές και διαγνωστικές κατευθύνσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, όπως δίνονται στη Διεθνή Στατιστική Ταξινόμηση Ασθενειών και Σχετικών Προ-

βλημάτων Υγείας, 10η έκδοση - Ταξινόμηση Διανοητικών Ανωμαλιών και Ανωμαλιών Συμπεριφοράς, WHO 1992. Το έντυπο αυτό περιέχει λεπτομερείς περιγραφές των διαγνωστικών απαιτήσεων, οι οποίες θα ήταν χρήσιμες για την εφαρμογή τους στο πιστοποιητικό υγείας.

6.4.2.3 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει καταχωρημένο ιατρικό ιστορικό ή κλινική διάγνωση για οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

α) μια προϊούσα ή μη προϊούσα νόσο του νευρικού συστήματος, οι επιδράσεις της οποίας είναι πιθανόν να επηρεάσουν στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου,

β) επιληψία, ή

γ) οποιαδήποτε διαταραχή της συνείδησης χωρίς ικανοποιητική ιατρική εξήγηση ή αιτία.

6.4.2.4 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει υποστεί τραύμα κεφαλής, οι επιδράσεις του οποίου είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου, ή της ειδικότητάς του.

6.4.2.5 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει καμιά ανωμαλία της καρδιάς, εκ γενετής ή επίκτητη, η οποία είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητάς του.

6.4.2.5.1 Υποψήφιος που έχει υποστεί bypass στεφανιαίας με μόσχευμα ή αγγειοπλαστική (με ή χωρίς ενδοστεφανιαία παράθεση - stent) ή άλλη καρδιακή επέμβαση ή που έχει ιστορικό εμφράγματος του μυοκαρδίου ή που υποφέρει από οποιαδήποτε άλλη καρδιακή κατάσταση ανικανότητας πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος εκτός εάν η καρδιακή κατάσταση του υποψηφίου έχει εξετασθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει κριθεί μη πιθανή να παρέμβει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητάς του.

6.4.2.5.2 Υποψήφιος με έναν ανώμαλο καρδιακό ρυθμό πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος εκτός εάν η καρδιακή αρρυθμία έχει ερευνηθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει κριθεί ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητάς του.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την καρδιαγγειακή αξιολόγηση περιέχονται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.6 Το ηλεκτροκαρδιογράφημα πρέπει να αποτελεί μέρος της καρδιακής εξέτασης κατά την πρώτη έκδοση του πιστοποιητικού υγείας μετά την ηλικία των 40.

6.4.2.6.1 Το ηλεκτροκαρδιογράφημα πρέπει να περιλαμβάνεται στις επανεξετάσεις υποψηφίων μετά την ηλικία των 50 όχι συχνότερα από κάθε δύο χρόνια.

6.4.2.6.2 Σύσταση.- Το ηλεκτροκαρδιογράφημα θα πρέπει να αποτελεί μέρος της καρδιακής εξέτασης κατά την πρώτη έκδοση του πιστοποιητικού υγείας.

Σημείωση 1.- Ο σκοπός του ηλεκτροκαρδιογραφήματος ρουτίνας είναι για λόγους ανίχνευσης. Αυτό δεν παρέχει επαρκή απόδειξη για να δικαιολογήσει ανικανότητα χωρίς περαιτέρω ενδελεχή καρδιαγγειακή διερεύνηση.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για ηλεκτροκαρδιογραφήματα σε ανάπαυση και άσκηση περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.7 Η συστολική και διαστολική πίεση του αίματος πρέπει να είναι εντός των φυσιολογικών ορίων.

6.4.2.7.1 Η χρήση φαρμάκων για έλεγχο της υψηλής πίεσης αίματος πρέπει να υποδηλώνει ανικανότητα εκτός εκείνων των φαρμάκων, η χρήση των οποίων είναι συμβατή με την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου.

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί του θέματος περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.8 Δεν πρέπει να υπάρχει σημαντική λειτουργική ούτε δομική ανωμαλία του κυκλοφορικού συστήματος.

6.4.2.9 Δεν πρέπει να υπάρχει οξεία ανικανότητα των πνευμόνων ούτε οποιαδήποτε ενεργός ασθένεια των δομών των πνευμόνων, μεσοθωράκια ή υπεζωκότας πιθανή να καταλήξει σε συμπτώματα ανικανότητας κατά την διάρκεια κανονικών λειτουργιών ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

6.4.2.9.1 Σύσταση.- Η ακτινογραφία θώρακος θα πρέπει να αποτελεί μέρος της αρχικής εξέτασης.

Σημείωση.- Η ακτινογραφία θώρακος πρέπει να αποτελεί μέρος της αρχικής και περιοδικής εξέτασης σε καταστάσεις όπου μπορεί να αναμένεται ασυμπτωματικό πνευμονικό νόσημα.

6.4.2.10 Υποψήφιοι με χρόνια αποφρακτική πνευμονοπάθεια πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν η κατάστασή τους έχει ερευνηθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει κριθεί ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου.

6.4.2.11 Υποψήφιοι με άσθμα που προκαλεί σημαντικά συμπτώματα ή πιθανόν να προκαλέσει συμπτώματα ανικανότητας κατά την διάρκεια κανονικών λειτουργιών ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.4.2.11.1 Η χρήση φαρμάκων για τον έλεγχο του άσθματος πρέπει να υποδηλώνει ανικανότητα εκτός εκείνων των φαρμάκων, η χρήση των οποίων είναι συμβατή με την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τους κινδύνους από φαρμακευτική αγωγή και φάρμακα περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.12 Υποψήφιοι με ενεργό πνευμονική φυματίωση πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.4.2.12.1 Υποψήφιοι με παθητικές ή θεραπευμένες οργανικές βλάβες που είναι γνωστό ότι είναι φυματιώδεις, ή είναι υποθετικά φυματιώδεις στην προέλευση, μπορούν να κριθούν ως κατάλληλοι.

Σημείωση 1.- Καθοδήγηση για τη διάγνωση των αναπνευστικών ασθενειών περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για τους κινδύνους από φαρμακευτική αγωγή και φάρμακα περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.13 Οι υποψήφιοι πρέπει να είναι πλήρως ελεύθεροι από εκείνες τις κήλες που ενδεχομένως προκαλούσαν συμπτώματα ανικανότητας.

6.4.2.13.1 Υποψήφιοι με σημαντική βλάβη της λειτουργίας του γαστρεντερικού σωλήνα ή των εξαρτημάτων του πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.4.2.14 Υποψήφιοι με επακόλουθα ασθένειας, ή χειρουργικής επέμβασης επί, οιουδήποτε τμήματος του πεπτικού σωλήνα ή των εξαρτημάτων του που είναι πιθανόν να προκαλέσουν ανικανότητα στην πτήση, ιδιαίτερα οποιοδήποτε εμπόδιο λόγω στένωσης ή συμπίεσης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.4.2.14.1 Σύσταση.- Ο υποψήφιος που έχει υποβληθεί σε σοβαρή χειρουργική επέμβαση στα χοληφόρα ή τον

πεπτικό σωλήνα ή τα εξαρτήματά του με ολική ή μερική αφαίρεση ή μετάθεση οποιουδήποτε απ' αυτά τα όργανα θα πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος μέχρι το χρόνο που ο ιατρικός αξιολογητής, έχοντας πρόσβαση στις λεπτομέρειες της υπόψη εγχείρησης, θεωρεί ότι οι επιπτώσεις της εγχείρησης δεν είναι πιθανόν να προκαλέσουν ανικανότητα στην πτήση.

6.4.2.15 Υποψήφιοι με μεταβολική, διατροφική ή ενδοκρινολογική ανεπάρκεια που είναι πιθανό να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.4.2.16 Υποψήφιοι με ζαχαρώδη διαβήτη που κάνουν χρήση ινσουλίνης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.4.2.16.1 Υποψήφιοι με ζαχαρώδη διαβήτη που δεν κάνουν χρήση ινσουλίνης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι, εκτός εάν η κατάσταση φαίνεται να είναι ικανοποιητικά ελεγχόμενη μόνο με δίαιτα ή με δίαιτα συνδυαζόμενη με στοματικά αντιδιαβητικά φάρμακα, η χρήση των οποίων είναι συμβατή με την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την αξιολόγηση των διαβητικών υποψηφίων περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.17 Υποψήφιοι με ασθένειες του αίματος ή/και του λεμφικού συστήματος πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν έχουν εξετασθεί επαρκώς και η κατάστασή τους βρέθηκε ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

Σημείωση.- Στίγμα δρεπανοκυτταρικής αναιμίας ή άλλα στίγματα αιμοσφαιρινοπάθειας είναι συνήθως συμβατά με εκτίμηση ικανότητας.

6.4.2.18 Υποψήφιοι με νεφρική ή ουρογεννητική ασθένεια πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι, εκτός εάν έχουν εξετασθεί επαρκώς και η κατάστασή τους βρέθηκε ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.4.2.18.1 Η εξέταση ούρων πρέπει να αποτελεί μέρος της ιατρικής εξέτασης και οι τυχόν ανωμαλίες πρέπει να εξετάζονται επαρκώς.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την εξέταση ούρων και την αξιολόγηση των ανωμαλιών περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.19 Υποψήφιοι με συμπτώματα ασθένειας ή εγχειρητικών επεμβάσεων στα νεφρά ή τον ουρογεννητικό σωλήνα, ιδιαιτέρως αποφράξεις λόγω σύμφυσης ή συμπίεσης, πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν η κατάστασή τους έχει ερευνηθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και κρίθηκε ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.4.2.19.1 Υποψήφιοι που έχουν υποστεί νεφρεκτομή πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν η κατάσταση είναι καλά αντιρροπημένη.

6.4.2.20 Υποψήφιοι με σύνδρομο επίκτητης ανοσοανεπάρκειας (AIDS) πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.4.2.20.1 Υποψήφιοι που είναι οροθετικοί στον ιό ανθρώπινης ανοσοανεπάρκειας (HIV) πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν μια ολοκληρωμένη εξέταση δεν παρέχει αποδείξεις κλινικής ασθένειας.

Σημείωση 1.- Η αξιολόγηση των υποψηφίων που είναι οροθετικοί στον ιό ανθρώπινης ανοσοανεπάρκειας (HIV) απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή στην διανοητική τους κατάσταση, που θα περιλαμβάνει τις ψυχολογικές συνέπειες της διάγνωσης.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για τη κρίση των υποψηφίων που είναι οροθετικοί στον ιό ανθρώπινης ανοσοανεπάρκειας (HIV) περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.21 Υποψήφιες με γυναικολογικές ανωμαλίες που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και ειδικότητάς τους πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλες.

6.4.2.22 Υποψήφιες που εγκυμονούν πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλες εκτός εάν η μαιευτική αξιολόγηση και η συνεχής ιατρική παρακολούθηση εμφανίζουν εγκυμοσύνη χαμηλού κινδύνου χωρίς περιπλοκές.

6.4.2.22.1 Σύσταση.- Για τις υποψήφιες με εγκυμοσύνη χαμηλού κινδύνου χωρίς περιπλοκές, που αξιολογούνται και παρακολουθούνται σύμφωνα με το 6.4.2.22, η κρίση καταλληλότητας θα πρέπει να περιορίζεται στην περίοδο από το τέλος της 12ης εβδομάδας μέχρι το τέλος της 26ης εβδομάδας της κυοφορίας.

6.4.2.23 Μετά τον τοκετό ή τον τερματισμό της εγκυμοσύνης, δεν πρέπει να επιτρέπεται στην υποψήφια να ασκεί τα προνόμια του πτυχίου της μέχρις ότου υποστεί επανεξέταση σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει προσδιοριστεί ότι είναι ικανή να ασκεί ασφαλώς τα προνόμια του πτυχίου και της ειδικότητάς της.

6.4.2.24 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει οιαδήποτε ανωμαλία των οστών, συνδέσμων, μυών, τενόντων ή σχετικών δομών που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και των ειδικότητάς του.

Σημείωση.- Οποιοδήποτε σύμπτωμα μετά από κακώσεις που επηρεάζουν τα οστά, συνδέσμους, μύες ή τένοντες και ορισμένες ανατομικές ανωμαλίες, κανονικά θα απαιτεί λειτουργική εκτίμηση για προσδιορισμό της ικανότητας.

6.4.2.25 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει καμιά ανωμαλία ή ασθένεια των αυτιών ή των σχετικών δομών που είναι πιθανόν να επηρεάσει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς του.

6.4.2.26 Δεν πρέπει να υπάρχει:

α) ενόχληση της αιθουσαίας λειτουργίας,

β) σημαντική δυσλειτουργία των ευσταχιανών σαλπίγγων, και

γ) μη επουλωμένη ρήξη των μεμβρανών των τυμπάνων.

6.4.2.26.1 Μια μόνο στεγνή ρήξη της τυμπανικής μεμβράνης δεν είναι αρκετή να καταστήσει τον υποψήφιο ακατάλληλο.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τον έλεγχο της αιθουσαίας λειτουργίας περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.27 Δεν πρέπει να υπάρχει:

α) ρινική απόφραξη, και

β) δυσμορφία ή οποιαδήποτε ασθένεια της στοματικής κοιλότητας ή του άνω αναπνευστικού συστήματος η οποία είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητας του υποψηφίου.

6.4.2.28 Υποψήφιοι με τραύλισμα ή άλλες ανωμαλίες της ομιλίας αρκετά σοβαρές ώστε να προκαλέσουν πρόβλημα στις επικοινωνίες ομιλίας πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.4.3 Απαιτήσεις όρασης

Η ιατρική εξέταση πρέπει να βασίζεται στις ακόλουθες απαιτήσεις:

6.4.3.1 Η λειτουργία των οφθαλμών και των εξαρτημάτων τους πρέπει να είναι κατά φύση. Δεν πρέπει να υπάρχει ενεργή παθολογική κατάσταση, οξεία ή χρόνια, ούτε οποιαδήποτε συμπτώματα εγχείρησης ή τραύματος των οφθαλμών ή των εξαρτημάτων τους που είναι πιθανόν να περιορίσουν τις κατάλληλες λειτουργίες όρασης σε έκταση που θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητας του υποψηφίου.

6.4.3.2 Η μακρινή οπτική οξύτητα με ή χωρίς διόρθωση πρέπει να είναι 6/12 ή καλύτερη σε κάθε οφθαλμό χωριστά, και η οξύτητα των δύο ματιών μαζί πρέπει να είναι 6/9 ή καλύτερη. Δεν υπάρχουν όρια για μη διορθωμένη οπτική οξύτητα. Εκεί όπου αυτό το πρότυπο οπτικής οξύτητας επιτυγχάνεται μόνο με διορθωτικούς φακούς, ο υποψήφιος μπορεί να κριθεί ως κατάλληλος υπό τις εξής προϋποθέσεις:

α) οι διορθωτικοί φακοί φέρονται κατά την άσκηση των προνομίων του αιτηθέντος ή κατεχομένου πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου, και

β) επιπλέον, ένα ζεύγος κατάλληλων διορθωτικών ομματοϋαλίων είναι άμεσα διαθέσιμο κατά την άσκηση των προνομίων του πτυχίου του υποψηφίου.

Σημείωση.- Ο υποψήφιος που έγινε δεκτό ότι πληροί τους όρους αυτών των διατάξεων, θα συνεχίζει να τους πληροί εκτός εάν υπάρχει λόγος αμφιβολίας, όπου σε αυτή την περίπτωση απαιτείται αναφορά οφθαλμίατρου κατά την κρίση της Αρχής Αδειοδότησης. Αμφότερες, η διορθωμένη και η μη διορθωμένη οπτική οξύτητα, μετρούνται κανονικά και καταγράφονται σε κάθε επανεξέταση. Οι συνθήκες που υποδεικνύουν την ανάγκη για αναφορά οφθαλμίατρου περιλαμβάνουν: ουσιώδης μείωση της μη διορθωμένης οπτικής οξύτητας, οποιαδήποτε μείωση στην καλύτερη διορθωμένη οπτική οξύτητα, και εμφάνιση ασθένειας οφθαλμού, τραύματος οφθαλμού ή εγχείρησης οφθαλμού.

6.4.3.2.1 Οι υποψήφιοι μπορούν να χρησιμοποιούν φακούς επαφής για να καλύψουν αυτή την απαίτηση υπό τον όρο ότι:

α) οι φακοί είναι μονοεστιακοί και χωρίς απόχρωση,

β) οι φακοί είναι καλώς ανεκτοί, και

γ) ένα ζεύγος κατάλληλων διορθωτικών ομματοϋαλίων είναι σε άμεση διάθεση κατά την άσκηση των προνομίων του πτυχίου.

Σημείωση.- Οι υποψήφιοι που χρησιμοποιούν φακούς επαφής δεν είναι αναγκαίο να μετρούν τη μη διορθωμένη οπτική τους οξύτητα σε κάθε επανεξέταση με την προϋπόθεση ότι το ιστορικό της συνταγής των φακών επαφής είναι γνωστό.

6.4.3.2.2 Υποψήφιοι με ευρύ διαθλαστικό σφάλμα πρέπει να χρησιμοποιούν φακούς επαφής ή φακούς ομματοϋαλίων υψηλού δείκτη.

Σημείωση.- Εάν χρησιμοποιούνται ομματοϋάλια, απαιτούνται φακοί υψηλού δείκτη για να ελαχιστοποιήσουν τη στρέβλωση του περιφερειακού πεδίου.

6.4.3.2.3 Σύσταση.- Υποψήφιοι των οποίων η μη διορθωμένη μακρινή οπτική οξύτητα σε κάθε οφθαλμό είναι χειρότερη από 6/60 θα πρέπει να καλούνται να παράσχουν μια πλήρη οφθαλμιατρική αναφορά πριν από το αρχικό πιστοποιητικό υγείας και κάθε πέντε χρόνια μετέπειτα.

Σημείωση 1.- Ο σκοπός της απαιτούμενης οφθαλμιατρικής εξέτασης είναι (1) να βεβαιωθεί η φυσιολογική οπτική απόδοση και (2) να αναγνωρισθεί τυχόν σοβαρή παθολογική βλάβη.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για τη αξιολόγηση μονόφθαλμων υποψηφίων υπό τις προϋποθέσεις του1.2.4.8 περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.3.3 Υποψήφιοι που έχουν υποβληθεί σε χειρουργική επέμβαση που επηρεάζει τη διαθλαστική κατάσταση του οφθαλμού πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν δεν παρουσιάζουν συμπτώματα που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.4.3.4 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει την ικανότητα να διαβάζει, ενώ φέρει τους διορθωτικούς φακούς, εάν διαθέτει, που απαιτούνται από το 6.4.3.2, τον πίνακα N5 ή τον αντίστοιχό του σε απόσταση που επιλέγει ο υποψήφιος στο εύρος των 30 έως 50 εκατοστών. Εάν η απαίτηση αυτή καλύπτεται μόνο με τη χρήση κοντινής διόρθωσης, ο υποψήφιος μπορεί να κριθεί ως κατάλληλος υπό τον όρο ότι αυτή η κοντινή διόρθωση προστίθεται στη διόρθωση των ομματοϋαλίων που ήδη συνταγογραφήθηκε σύμφωνα με το 6.4.3.2. Εάν δεν έχει συνταγογραφηθεί παρόμοια διόρθωση, ένα ζεύγος ομματοϋαλίων για κοντινή χρήση πρέπει να άμεσα διαθέσιμο κατά την άσκηση των προνομίων του πτυχίου. Όταν απαιτείται κοντινή διόρθωση, ο υποψήφιος πρέπει να επιδείξει ότι ένα ζεύγος ομματοϋαλίων είναι επαρκές για να καλύψει αμφότερες τις απαιτήσεις κοντινής και μακρινής όρασης.

Σημείωση 1.- Το N5 αναφέρεται στο μέγεθος των τυπογραφικών στοιχείων που χρησιμοποιούνται. Για περαιτέρω λεπτομέρειες, βλέπε το Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Σημείωση 2.- Υποψήφιος που χρειάζεται κοντινή διόρθωση για να καλύψει την απαίτηση αυτή θα ζητήσει ημισέλινα γυαλιά, με διπλεστιακούς ή ίσως πολυεστιακούς φακούς για να διαβάζει τα όργανα και ένα χάρτη ή εγχειρίδιο που κρατάει στο χέρι, και επίσης να κάνει χρήση μακρινής όρασης, δια μέσου του αλεξήνεμου, χωρίς να αφαιρεί τους φακούς. Η κοντινή μονοεστιακή διόρθωση (πλήρεις φακοί για μια χρήση μόνο, κατάλληλοι για ανάγνωση) μειώνει σημαντικά την οξύτητα της μακρινής όρασης και συνεπώς δεν είναι αποδεκτή.

Σημείωση 3.- Οποτεδήποτε απαιτείται η απόκτηση ή ανανέωση διορθωτικών φακών, ο υποψήφιος αναμένεται να ενημερώνει τον οπτικό για τις αποστάσεις ανάγνωσης ως προς τις οπτικές εργασίες στο θάλαμο διακυβέρνησης σχετικά με τους τύπους των αεροσκαφών στους οποίους ο υποψήφιος είναι πιθανόν να λειτουργεί.

6.4.3.4.1 Όταν απαιτείται κοντινή διόρθωση σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, ένα δεύτερο ζεύγος ομματοϋαλίων κοντινής διόρθωσης πρέπει να είναι διαθέσιμο για άμεση χρήση.

6.4.3.5 Ο υποψήφιος πρέπει να διαθέτει φυσιολογικά πεδία οράσεως.

6.4.3.6 Ο υποψήφιος πρέπει να διαθέτει φυσιολογική διόφθαλμη λειτουργία.

6.4.3.6.1 Μειωμένη στερεοπτική όραση, ανώμαλη σύγκλιση που δεν επηρεάζει την κοντινή όραση, και στραβισμός όπου οι εφεδρείες ζεύξης της εικόνας είναι επαρκείς για να αποτρέψουν αμβλυωπία και διπλωπία δεν επιβάλλουν ανικανότητα.

6.4.4 Απαιτήσεις ακοής

Σημείωση.- Εφιστάται η προσοχή στα 2.6.1.5.1 και

2.10.1.5.1 για τις απαιτήσεις έκδοσης ειδικότητας πτήσεως δι΄ οργάνων στους υποψηφίους που κατέχουν πτυχίο χειριστή ιδιωτικού αεροσκάφους.

6.4.4.1 Υποψήφιοι που αδυνατούν να ακούσουν τον ήχο της μέσης συζήτησης σε ένα ήσυχο δωμάτιο, χρησιμοποιώντας και τα δύο αφτιά, σε μια απόσταση δύο μέτρων από τον εξεταστή και με τα νώτα γυρισμένα στον εξεταστή, πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.4.4.2 Όταν εξετάζεται με ακοομετρητή καθαρού τόνου, υποψήφιος με απώλεια ακοής, σε κάθε αυτί χωριστά, με περισσότερο από 35 dB σε οποιαδήποτε συχνότητα των 500, 1000 ή 2000 Hz, ή περισσότερο από 50 dB στα 3000 Hz, πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος.

6.4.4.3 Σύσταση.- Υποψήφιος που δεν καλύπτει τις απαιτήσεις των 6.4.4.1 ή 6.4.4.2 θα πρέπει να υποστεί περεταίρω εξέταση, σύμφωνα με το 6.3.4.1.1.

6.5 Πιστοποιητικό υγείας τάξεως 3

6.5.1 Έκδοση και ανανέωση πιστοποιητικού

6.5.1.1 Ο υποψήφιος για πτυχίο ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να υποστεί αρχική ιατρική εξέταση για την έκδοση πιστοποιητικό υγείας τάξεως 3.

6.5.1.2 Εκτός εάν άλλως αναφέρεται στο παρόν τμήμα, κάτοχοι πτυχίων ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να ανανεώνουν τα πιστοποιητικά υγείας τάξεως 3 κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν εκείνα που καθορίζονται στο 1.2.5.2.

6.5.1.3 Όταν η Αρχή Αδειοδότησης είναι ικανοποιημένη ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος τμήματος και καλύπτονται οι γενικές διατάξεις των 6.1 και 6.2, πρέπει να εκδίδεται πιστοποιητικό υγείας τάξεως 3 προς τον υποψήφιο.

6.5.2 Σωματικές και διανοητικές απαιτήσεις

6.5.2.1 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να πάσχει από οποιαδήποτε ασθένεια ή ανικανότητα που πιθανόν να τον καθιστούν ξαφνικά ανίκανο είτε να λειτουργεί το αεροσκάφος ασφαλώς είτε να εκτελεί τα ανατιθέμενα καθήκοντα ασφαλώς.

6.5.2.2 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να διαθέτει ιατρικό ιστορικό ή κλινική διάγνωση από:

α) μια οργανική διανοητική ανωμαλία,

β) μια διανοητική ανωμαλία ή ανωμαλία στην συμπεριφορά λόγω της χρήσης ψυχοκινητικών ουσιών. Αυτό συμπεριλαμβάνει και το σύνδρομο εξάρτησης που προκαλείται από το αλκοόλ ή άλλες ψυχοκινητικές ουσίες,

γ) σχιζοφρένια ή σχιζοειδής ή παραισθησιακή ανωμαλία,

δ) ανωμαλία που επηρεάζει τη διάθεση,

ε) ανωμαλία νευρωτική, σχετική με το στρες ή σωματοτυπική,

στ) σύνδρομο συμπεριφοράς που συνδέεται με φυσιολογικές ανωμαλίες ή φυσικούς παράγοντες,

ζ) ανωμαλία προσωπικότητας ή συμπεριφοράς ενήλικα, ιδιαίτερα εάν επιδεικνύεται με επαναλαμβανόμενες φανερές πράξεις,

η) διανοητική καθυστέρηση,

θ) ανωμαλία ψυχολογικής ανάπτυξης,

ι) ανωμαλία συμπεριφοράς ή συναισθηματική, με εκδήλωση στην παιδική ή την εφηβική ηλικία, ή

ια) διανοητική ανωμαλία που δεν περιγράφεται με άλλο τρόπο,

τέτοιες που ίσως καθιστούσαν τον υποψήφιο ανίκανο να ασκεί ασφαλώς τα προνόμια του πτυχίου που αιτείται ή κατέχει.

Σημείωση.- Οι διανοητικές ανωμαλίες και οι ανωμαλίες συμπεριφοράς καθορίζονται σύμφωνα με τις κλινικές περιγραφές και διαγνωστικές κατευθύνσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, όπως δίνονται στη Διεθνή Στατιστική Ταξινόμηση Ασθενειών και Σχετικών Προβλημάτων Υγείας, 10η έκδοση – Ταξινόμηση Διανοητικών Ανωμαλιών και Ανωμαλιών Συμπεριφοράς, WHO 1992. Το έντυπο αυτό περιέχει λεπτομερείς περιγραφές των διαγνωστικών απαιτήσεων, οι οποίες ίσως να είναι χρήσιμες για την εφαρμογή τους στην ιατρική εκτίμηση.

6.5.2.3 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει καταχωρημένο ιατρικό ιστορικό ή κλινική διάγνωση για οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

α) μια προϊούσα ή μη προϊούσα νόσο του νευρικού συστήματος, οι επιδράσεις της οποίας είναι πιθανόν να επηρεάσουν στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου,

β) επιληψία, ή

γ) οποιαδήποτε διαταραχή της συνείδησης χωρίς ικανοποιητική ιατρική εξήγηση ή αιτία.

6.5.2.4 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει υποστεί τραύμα κεφαλής, οι επιδράσεις του οποίου είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου, ή της ειδικότητάς του.

6.5.2.5 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει καμιά ανωμαλία της καρδιάς, εκ γενετής ή επίκτητη, η οποία είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητάς του.

6.5.2.5.1 Υποψήφιος που έχει υποστεί bypass στεφανιαίας με μόσχευμα ή αγγειοπλαστική (με ή χωρίς ενδοστεφανιαία παράθεση – stent) ή άλλη καρδιακή επέμβαση ή που έχει ιστορικό εμφράγματος του μυοκαρδίου ή που υποφέρει από οποιαδήποτε άλλη καρδιακή κατάσταση ανικανότητας πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος εκτός εάν η καρδιακή κατάσταση του υποψηφίου έχει εξετασθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει κριθεί ότι δεν είναι πιθανόν να παρέμβει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητάς του.

6.5.2.5.2 Υποψήφιος με έναν ανώμαλο καρδιακό ρυθμό πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος εκτός εάν η καρδιακή αρρυθμία έχει ερευνηθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει κριθεί ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητάς του.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την καρδιαγγειακή αξιολόγηση περιέχονται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.6 Το ηλεκτροκαρδιογράφημα πρέπει να αποτελεί μέρος της καρδιακής εξέτασης κατά την πρώτη έκδοση του πιστοποιητικού υγείας.

6.5.2.6.1 Το ηλεκτροκαρδιογράφημα πρέπει να περιλαμβάνεται στις επανεξετάσεις υποψηφίων μετά την ηλικία των 50 όχι συχνότερα από κάθε δύο χρόνια.

Σημείωση 1.- Ο σκοπός του ηλεκτροκαρδιογραφήματος ρουτίνας είναι για λόγους ανίχνευσης. Αυτό δεν παρέχει επαρκή απόδειξη για να δικαιολογήσει ανικανότητα χωρίς περαιτέρω ενδελεχή καρδιαγγειακή διερεύνηση.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για ηλεκτροκαρδιογραφήματα σε ανάπαυση και άσκηση περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.7 Η συστολική και διαστολική πίεση του αίματος πρέπει να είναι εντός των φυσιολογικών ορίων.

6.5.2.7.1 Η χρήση φαρμάκων για έλεγχο της υψηλής πί-

εσης αίματος πρέπει να υποδηλώνει ανικανότητα εκτός εκείνων των φαρμάκων, η χρήση των οποίων είναι συμβατή με την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου.

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί του θέματος περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.8 Δεν πρέπει να υπάρχει σημαντική λειτουργική ούτε δομική ανωμαλία του κυκλοφορικού συστήματος.

6.5.2.9 Δεν πρέπει να υπάρχει ανικανότητα των πνευμόνων ούτε οποιαδήποτε ενεργή ασθένεια των δομών των πνευμόνων, μεσοθωράκια ή υπεζωκότας πιθανή να καταλήξει σε συμπτώματα ανικανότητας.

Σημείωση.- Η ακτινογραφία θώρακος πρέπει να αποτελεί μέρος της αρχικής και περιοδικής εξέτασης σε καταστάσεις όπου μπορεί να αναμένεται ασυμπτωματικό πνευμονικό νόσημα.

6.5.2.10 Υποψήφιοι με χρόνια αποφρακτική πνευμονοπάθεια πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν η κατάστασή τους έχει ερευνηθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει κριθεί ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου.

6.5.2.11 Υποψήφιοι με άσθμα που προκαλεί σημαντικά συμπτώματα ή πιθανόν να προκαλέσει συμπτώματα ανικανότητας πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.5.2.11.1 Η χρήση φαρμάκων για τον έλεγχο του άσθματος πρέπει να υποδηλώνει ανικανότητα εκτός εκείνων των φαρμάκων, η χρήση των οποίων είναι συμβατή με την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τους κινδύνους από φαρμακευτική αγωγή και φάρμακα περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.12 Υποψήφιοι με ενεργή πνευμονική φυματίωση πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.5.2.12.1 Υποψήφιοι με παθητικές ή θεραπευμένες οργανικές βλάβες, που είναι γνωστό ότι είναι φυματιώδεις ή είναι υποθετικά φυματιώδεις στην προέλευση, μπορούν να κριθούν ως κατάλληλοι.

Σημείωση 1.- Καθοδήγηση για τη διάγνωση των αναπνευστικών ασθενειών περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για τους κινδύνους από φαρμακευτική αγωγή και φάρμακα περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.13 Υποψήφιοι με σημαντική βλάβη της λειτουργίας του γαστρεντερικού σωλήνα ή των εξαρτημάτων του πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.5.2.14 Υποψήφιοι με επακόλουθα ασθένειας, ή χειρουργικής επέμβασης επί, οιουδήποτε τμήματος του πεπτικού σωλήνα ή των εξαρτημάτων του που είναι πιθανόν να προκαλέσουν ανικανότητα, ιδιαίτερα οποιοδήποτε εμπόδιο λόγω στένωσης ή συμπίεσης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.5.2.14.1 Σύσταση.- Ο υποψήφιος που έχει υποβληθεί σε σοβαρή χειρουργική επέμβαση στα χοληφόρα ή τον πεπτικό σωλήνα ή τα εξαρτήματά του με ολική ή μερική αφαίρεση ή μετάθεση οποιουδήποτε από αυτά τα όργανα θα πρέπει να κρίνεται ως ακατάλληλος μέχρι το χρόνο που ο ιατρικός αξιολογητής, έχοντας πρόσβαση στις λεπτομέρειες της υπόψη εγχείρησης, θεωρεί ότι οι επιπτώσεις της εγχείρησης δεν είναι πιθανόν να προκαλέσουν ανικανότητα στην πτήση.

6.5.2.15 Υποψήφιοι με μεταβολική, διατροφική ή ενδοκρινολογική ανωμαλία που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.5.2.16 Υποψήφιοι με ζαχαρώδη διαβήτη που κάνουν χρήση ινσουλίνης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.5.2.16.1 Υποψήφιοι με ζαχαρώδη διαβήτη που δεν κάνουν χρήση ινσουλίνης πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι, εκτός εάν η κατάσταση φαίνεται να είναι ικανοποιητικά ελεγχόμενη μόνο με δίαιτα ή με δίαιτα συνδυαζόμενη με στοματικά αντιδιαβητικά φάρμακα, η χρήση των οποίων είναι συμβατή με την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την αξιολόγηση των διαβητικών υποψηφίων περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.17 Υποψήφιοι με ασθένειες του αίματος ή/και του λεμφικού συστήματος πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν έχουν εξετασθεί επαρκώς και η κατάστασή τους βρέθηκε ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.5.2.18 Υποψήφιοι με νεφρική ή ουρογεννητική ασθένεια πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι, εκτός εάν έχουν εξετασθεί επαρκώς και η κατάστασή τους βρέθηκε ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.5.2.18.1 Η εξέταση ούρων πρέπει να αποτελεί μέρος της ιατρικής εξέτασης και οι τυχόν ανωμαλίες πρέπει να εξετάζονται επαρκώς.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την εξέταση ούρων και την αξιολόγηση των ανωμαλιών περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.19 Υποψήφιοι με συμπτώματα ασθένειας ή εγχειρητικών επεμβάσεων στα νεφρά ή τον ουρογεννητικό σωλήνα, ιδιαιτέρως αποφράξεις λόγω σύμφυσης ή συμπίεσης, πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν η κατάστασή τους έχει ερευνηθεί και αξιολογηθεί σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και κρίθηκε ότι δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.5.2.19.1 Υποψήφιοι που έχουν υποστεί νεφρεκτομή πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν η κατάσταση είναι καλά αντιρροπημένη.

6.5.2.20 Υποψήφιοι με σύνδρομο επίκτητης ανοσοανεπάρκειας (AIDS) πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.5.2.20.1 Υποψήφιοι που είναι οροθετικοί στον ιό ανθρώπινης ανοσοανεπάρκειας (HIV) πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν μια ολοκληρωμένη εξέταση δεν παρέχει αποδείξεις κλινικής ασθένειας.

Σημείωση 1.- Η αξιολόγηση των υποψηφίων που είναι οροθετικοί στον ιό ανθρώπινης ανοσοανεπάρκειας (HIV) απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή στην διανοητική τους κατάσταση, που θα περιλαμβάνει τις ψυχολογικές συνέπειες της διάγνωσης.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για τη κρίση των υποψηφίων που είναι οροθετικοί στον ιό ανθρώπινης ανοσοανεπάρκειας (HIV) περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.21 Υποψήφιες με γυναικολογικές ανωμαλίες που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και ειδικότητάς τους πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλες.

6.5.2.22 Υποψήφιες που εγκυμονούν πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλες εκτός εάν η μαιευτική αξιολόγηση και η συνεχής ιατρική παρακολούθηση εμφανίζουν εγκυμοσύνη χαμηλού κινδύνου χωρίς περιπλοκές.

6.5.2.22.1 Σύσταση.- Κατά την περίοδο κυοφορία, πρέπει να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα, για την έγκαιρη αποδέσμευση μιας ελεγκτού εναέριας κυκλοφορίας, σε περίπτωση πρόωρου τοκετού ή άλλων επιπλοκών.

6.5.2.22.2 Σύσταση.- Για τις υποψήφιες με εγκυμοσύνη χαμηλού κινδύνου χωρίς περιπλοκές, που αξιολογούνται και παρακολουθούνται σύμφωνα με το 6.5.2.22, η κρίση καταλληλότητας θα πρέπει να περιορίζεται στην περίοδο μέχρι το τέλος της 34ης εβδομάδας της κυοφορίας.

6.5.2.23 Μετά τον τοκετό ή τον τερματισμό της εγκυμοσύνης, δεν πρέπει να επιτρέπεται στην υποψήφια να ασκεί τα προνόμια του πτυχίου της μέχρις ότου υποστεί επανεξέταση σύμφωνα με την καλύτερη ιατρική πρακτική και έχει προσδιοριστεί ότι είναι ικανή να ασκεί ασφαλώς τα προνόμια του πτυχίου και της ειδικότητάς της.

6.5.2.24 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει οιαδήποτε ανωμαλία των οστών, συνδέσμων, μυών, τενόντων ή σχετικών δομών που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και των ειδικότητάς του.

Σημείωση.- Οποιοδήποτε σύμπτωμα μετά από κακώσεις που επηρεάζουν τα οστά, συνδέσμους, μύες ή τένοντες και ορισμένες ανατομικές ανωμαλίες, κανονικά θα απαιτούν λειτουργική γνωμάτευση για προσδιορισμό της ικανότητας.

6.5.2.25 Ο υποψήφιος δεν πρέπει να έχει καμιά ανωμαλία ή ασθένεια των αυτιών ή των σχετικών δομών που είναι πιθανόν να επηρεάσει στην ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητας του.

6.5.2.26 Δεν πρέπει να υπάρχει δυσμορφία ούτε οποιαδήποτε ασθένεια ρινική, της στοματικής κοιλότητας ή του άνω αναπνευστικού συστήματος η οποία είναι πιθανόν να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητας του υποψηφίου.

6.5.2.27 Υποψήφιοι με τραύλισμα ή άλλες ανωμαλίες της ομιλίας αρκετά σοβαρές ώστε να προκαλέσουν πρόβλημα στις επικοινωνίες ομιλίας πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι.

6.5.3 Απαιτήσεις όρασης

Η ιατρική εξέταση πρέπει να βασίζεται στις ακόλουθες απαιτήσεις:

6.5.3.1 Η λειτουργία των οφθαλμών και των εξαρτημάτων τους πρέπει να είναι φυσιολογική. Δεν πρέπει να υπάρχει ενεργή παθολογική κατάσταση, οξεία ή χρόνια, ούτε οποιαδήποτε συμπτώματα εγχείρησης ή τραύματος των οφθαλμών ή των εξαρτημάτων τους που είναι πιθανόν να περιορίσουν τις κατάλληλες λειτουργίες όρασης σε έκταση που θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητας του υποψηφίου.

6.5.3.2 Η μακρινή οπτική οξύτητα με ή χωρίς διόρθωση πρέπει να είναι 6/9 ή καλύτερη σε κάθε οφθαλμό χωριστά, και η οξύτητα των δύο ματιών μαζί πρέπει να είναι 6/6 ή καλύτερη. Δεν υπάρχουν όρια για μη διορθωμένη οπτική οξύτητα. Εκεί όπου αυτό το πρότυπο οπτικής οξύτητας επιτυγχάνεται μόνο με διορθωτικούς φακούς, ο υποψήφιος μπορεί να κριθεί ως κατάλληλος υπό τις εξής προϋποθέσεις:

α) οι διορθωτικοί φακοί φέρονται κατά την άσκηση των προνομίων του αιτηθέντος ή κατεχομένου πτυχίου ή ειδικότητας του υποψηφίου, και

β) επιπλέον, ένα ζεύγος κατάλληλων διορθωτικών ομματοϋαλίων είναι άμεσα διαθέσιμο κατά την άσκηση των προνομίων του πτυχίου του υποψηφίου.

Σημείωση.- Ο υποψήφιος που έγινε δεκτό ότι πληροί τους όρους αυτών των διατάξεων, θα συνεχίζει να τους πληροί εκτός εάν υπάρχει λόγος αμφιβολίας, όπου σε αυτή την περίπτωση απαιτείται αναφορά οφθαλμίατρου κατά την κρίση της Αρχής Αδειοδότησης. Αμφότερες, η διορθωμένη και η μη διορθωμένη οπτική οξύτητα, μετρούνται κανονικά και καταγράφονται σε κάθε επανεξέταση. Οι συνθήκες που υποδεικνύουν την ανάγκη για αναφορά οφθαλμίατρου περιλαμβάνουν: ουσιώδης μείωση της μη διορθωμένης οπτικής οξύτητας, οποιαδήποτε μείωση στην καλύτερη διορθωμένη οπτική οξύτητα, και εμφάνιση ασθένειας οφθαλμού, τραύματος οφθαλμού ή εγχείρησης οφθαλμού.

6.5.3.2.1 Οι υποψήφιοι μπορούν να χρησιμοποιούν φακούς επαφής για να καλύψουν αυτή την απαίτηση υπό τον όρο ότι:

α) οι φακοί είναι μονοεστιακοί και χωρίς απόχρωση,

β) οι φακοί είναι καλώς ανεκτοί, και

γ) ένα ζεύγος κατάλληλων διορθωτικών ομματοϋαλίων είναι σε άμεση διάθεση κατά την άσκηση των προνομίων του πτυχίου.

Σημείωση.- Οι υποψήφιοι που χρησιμοποιούν φακούς επαφής δεν είναι αναγκαίο να μετρούν τη μη διορθωμένη οπτική τους οξύτητα σε κάθε επανεξέταση με την προϋπόθεση ότι το ιστορικό της συνταγής των φακών επαφής είναι γνωστό.

6.5.3.2.2 Υποψήφιοι με ευρύ διαθλαστικό σφάλμα πρέπει να χρησιμοποιούν φακούς επαφής ή φακούς ομματοϋαλίων υψηλού δείκτη.

Σημείωση.- Εάν χρησιμοποιούνται ομματοϋάλια, απαιτούνται φακοί υψηλού δείκτη για να ελαχιστοποιήσουν τη στρέβλωση του περιφερειακού πεδίου.

6.5.3.2.3 Υποψήφιοι των οποίων η μη διορθωμένη μακρινή οπτική οξύτητα σε κάθε οφθαλμό είναι χειρότερη από 6/60 θα πρέπει να καλούνται να παράσχουν μια πλήρη οφθαλμιατρική αναφορά πριν από το αρχικό πιστοποιητικό υγείας και κάθε πέντε χρόνια μετέπειτα.

Σημείωση 1.- Ο σκοπός της απαιτούμενης οφθαλμιατρικής εξέτασης είναι (1) να βεβαιωθεί η φυσιολογική οπτική απόδοση και (2) να αναγνωρισθεί τυχόν σοβαρή παθολογική βλάβη.

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για τη αξιολόγηση μονόφθαλμων υποψηφίων υπό τις προϋποθέσεις του1.2.4.8 περιέχεται στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.3.3 Υποψήφιοι που έχουν υποβληθεί σε χειρουργική επέμβαση που επηρεάζει τη διαθλαστική κατάσταση του οφθαλμού πρέπει να κρίνονται ως ακατάλληλοι εκτός εάν δεν παρουσιάζουν συμπτώματα που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των προνομίων του πτυχίου και της ειδικότητάς τους.

6.5.3.4 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει την ικανότητα να διαβάζει, ενώ φέρει τους διορθωτικούς φακούς, εάν διαθέτει, που απαιτούνται από το 6.5.3.2, τον πίνακα N5 ή τον αντίστοιχό του σε απόσταση που επιλέγει ο υποψήφιος στο εύρος των 30 έως 50 εκατοστών και την ικανότητα να διαβάζει τον πίνακα N14 ή τον ισοδύναμο του σε απόσταση 100 εκατοστών. Εάν η απαίτηση αυτή καλύπτεται μόνο με τη χρήση κοντινής διόρθωσης, ο υποψήφιος

μπορεί να κριθεί ως κατάλληλος υπό τον όρο ότι αυτή η κοντινή διόρθωση προστίθεται στη διόρθωση των ομματοϋαλίων που ήδη συνταγογραφήθηκε σύμφωνα με το 6.5.3.2. Εάν δεν έχει συνταγογραφηθεί παρόμοια διόρθωση, ένα ζεύγος ομματοϋαλίων για κοντινή χρήση πρέπει να άμεσα διαθέσιμο κατά την άσκηση των προνομίων του πτυχίου. Όταν απαιτείται κοντινή διόρθωση, ο υποψήφιος πρέπει να επιδείξει ότι ένα ζεύγος ομματοϋαλίων είναι επαρκές για να καλύψει αμφότερες τις απαιτήσεις κοντινής και μακρινής όρασης.

Σημείωση 1.- Τα Ν5 και Ν14 αναφέρονται στο μέγεθος των τυπογραφικών στοιχείων που χρησιμοποιούνται. Για περαιτέρω λεπτομέρειες, βλέπε το Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Σημείωση 2.- Υποψήφιος που χρειάζεται κοντινή διόρθωση για να καλύψει την απαίτηση αυτή θα ζητήσει ημισέλινα γυαλιά, με διπλεστιακούς ή ίσως πολυεστιακούς φακούς για να διαβάζει τις οθόνες ραντάρ, οπτικές προβολές και γραπτό ή τυπωμένο υλικό και επίσης να κάνει χρήση μακρινής όρασης, δια μέσου των παραθύρων, χωρίς να αφαιρεί τους φακούς. Η κοντινή μονοεστιακή διόρθωση (πλήρεις φακοί για μια χρήση μόνο, κατάλληλοι για ανάγνωση) μπορεί να είναι αποδεκτή για συγκεκριμένα καθήκοντα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Όμως, θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η κοντινή μονοεστιακή διόρθωση μειώνει την οξύτητα της μακρινής όρασης.

Σημείωση 3.- Οποτεδήποτε απαιτείται η απόκτηση ή ανανέωση διορθωτικών φακών, ο υποψήφιος αναμένεται να ενημερώνει τον οπτικό για τις αποστάσεις ανάγνωσης ως προς τα καθήκοντα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που ο υποψήφιος είναι πιθανόν να εκτελεί.

6.5.3.4.1 Όταν απαιτείται κοντινή διόρθωση σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, ένα δεύτερο ζεύγος ομματοϋαλίων κοντινής διόρθωσης πρέπει να είναι διαθέσιμο για άμεση χρήση.

6.5.3.5 Ο υποψήφιος πρέπει να διαθέτει φυσιολογικά πεδία οράσεως.

6.5.3.6 Ο υποψήφιος πρέπει να διαθέτει φυσιολογική διόφθαλμη λειτουργία.

6.5.3.6.1 Μειωμένη στερεοπτική όραση, ανώμαλη σύγκλιση που δεν επηρεάζει την κοντινή όραση και στραβισμός όπου οι εφεδρείες ζεύξης της εικόνας είναι επαρκείς για να αποτρέψουν αμβλυωπία και διπλωπία δεν επιβάλλουν ανικανότητα.

6.5.4 Απαιτήσεις ακοής

6.5.4.1 Ο υποψήφιος, όταν εξετάζεται με ακοομετρητή καθαρού τόνου, δεν πρέπει να έχει απώλεια ακοής, σε κάθε αυτί χωριστά, περισσότερο από 35 dB σε οποιαδήποτε συχνότητα των 500, 1000 ή 2000 Hz, ή περισσότερο από 50 dB στα 3000 Hz.

6.5.4.1.1 Υποψήφιος με απώλεια ακοής περισσότερο από τα ανωτέρω όρια μπορεί να κριθεί ικανός με την προϋπόθεση ότι διαθέτει φυσιολογική ακουστική απόδοση σε θόρυβο περιβάλλοντος που αναπαράγει ή προσομοιάζει εκείνον που παρατηρείται σε ένα τυπικό περιβάλλον εργασίας ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας.

Σημείωση 1.- Η σύνθεση της συχνότητας του θορύβου βάθους καθορίζεται μόνο στην έκταση ότι η συχνότητα εύρους από 600 έως 4800 Hz, (εύρος συχνότητας ομιλίας) αντιπροσωπεύεται ικανοποιητικά.

Σημείωση 2.- Στο υλικό ομιλίας για την εξέταση διάκρισης ήχων, χρησιμοποιούνται κανονικά τόσο οι αεροπορικές εκφράσεις όσο και ισόρροπες φωνητικά λέξεις.

6.5.4.1.2 Εναλλακτικά, μπορεί να χρησιμοποιηθεί πρακτική εξέταση ακοής που εκτελείται σε περιβάλλον ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας που είναι αντιπροσωπευτικό εκείνου για το οποίο ισχύσουν το πτυχίο και οι ειδικότητες του υποψηφίου.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΓΛΩΣΣΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ
(Όπως αναφέρεται στο Κεφάλαιο 1, Τμήμα 1.2.9)

1. Γενικά

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις επάρκειας γλώσσας του ICAO περιλαμβάνουν τις ολοκληρωμένες περιγραφές του Τμήματος 2 και το Επιχειρησιακό Επίπεδο του ICAO (Επίπεδο 4) της Κλίμακας Βαθμολόγησης Γλωσσικής Επάρκειας του ICAO που περιγράφονται στο Συνημμένο. Οι απαιτήσεις επάρκειας γλώσσας έχουν εφαρμογή στη χρήση τόσο των φρασεολογιών όσο και της απλής γλώσσας.

Για να καλύψει τις απαιτήσεις επάρκειας γλώσσας που περιέχονται στο Κεφάλαιο 1, Τμήμα 1.2.9, ο υποψήφιος για πτυχίο ή ο κάτοχος πτυχίου πρέπει να επιδείξει, με τρόπο αποδεκτό από την αρχή αδειοδότησης, τη συμμόρφωση με τις ολοκληρωμένες περιγραφές του Τμήματος 2 και με το Επιχειρησιακό Επίπεδο του ICAO (Επίπεδο 4) της Κλίμακας Βαθμολόγησης Γλωσσικής Επάρκειας του ICAO, του Συνημμένου.

2. Ολοκληρωμένες περιγραφές

Οι επαρκείς ομιλητές πρέπει να:

α) επικοινωνούν αποτελεσματικά προφορικά μόνο (τηλέφωνο/ ραδιοτηλέφωνο) και σε καταστάσεις πρόσωπο με πρόσωπο,

β) επικοινωνούν σε κοινά, συγκεκριμένα και σχετιζόμενα με την εργασία θέματα με ακρίβεια και καθαρότητα,

γ) χρησιμοποιούν κατάλληλες επικοινωνιακές τεχνικές για να ανταλλάσσουν μηνύματα και να αναγνωρίζουν και επιλύουν παρανοήσεις (π.χ. να ελέγχουν, επιβεβαιώνουν ή αποσαφηνίζουν πληροφορίες) σε ένα γενικό, ή σχετιζόμενο με την εργασία πλαίσιο,

δ) χειρίζονται επιτυχώς και με σχετική ευκολία τις γλωσσικές προκλήσεις που παρουσιάζονται από μια περιπλοκή ή ξαφνική στροφή των γεγονότων που συμβαίνει μέσα στο πλαίσιο κατάστασης εργασιακής ρουτίνας ή ένα επικοινωνιακού έργου με το οποίο είναι κατά τα άλλα εξοικειωμένοι, και

ε) χρησιμοποιούν διάλεκτο ή προφορά που είναι κατανοητή στην αεροπορική κοινωνία.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2.
ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
(Σημείωση.- βλέπε Κεφάλαιο 1, 1.2.8.2)

1. Έκδοση έγκρισης

1.1 Η έκδοση έγκρισης για εκπαιδευτικό οργανισμό και η συνεχής ισχύς της έγκρισης πρέπει να εξαρτάται από το κατά πόσον ο οργανισμός συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος Προσαρτήματος.

1.2 Το έγγραφο της έγκρισης πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) το όνομα και την τοποθεσία του οργανισμού,



β) την ημερομηνία έγκρισης και την περίοδο ισχύος (όπου απαιτείται),

γ) όρους της έγκρισης.

2. Εγχειρίδιο εκπαίδευσης και διαδικασιών

2.1 Ο εκπαιδευτικός οργανισμός πρέπει να διαθέτει εγχειρίδιο εκπαίδευσης και διαδικασιών προς τη χρήση και καθοδήγηση του ενδιαφερόμενου προσωπικού. Αυτό το εγχειρίδιο μπορεί να εκδοθεί σε χωριστά τμήματα και πρέπει να περιέχει, τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) γενική περιγραφή του κύκλου εκπαίδευσης που γίνεται υπό τους όρους έγκρισης του οργανισμού,

β) το περιεχόμενο των εκπαιδευτικών προγραμμάτων που προσφέρονται που περιλαμβάνει τα μαθήματα και τον εξοπλισμό που θα χρησιμοποιηθεί,

γ) περιγραφή του συστήματος ποιοτικού ελέγχου του οργανισμού σύμφωνα με το 3,

δ) περιγραφή των ευκολιών του οργανισμού,

ε) το όνομα, τα καθήκοντα και τα προσόντα του προσώπου που ορίζεται ως υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της έγκρισης στο 5.1,

στ) περιγραφή των καθηκόντων και προσόντων του προσωπικού που ορίζεται ως υπεύθυνο για τη σχεδίαση, παροχή και επίβλεψη της εκπαίδευσης στο 5.2,

ζ) περιγραφή των διαδικασιών που εφαρμόζονται για την καθιέρωση και διατήρηση της ικανότητας του εκπαιδευτικού προσωπικού όπως απαιτείται από το 5.3,

η) περιγραφή της μεθόδου που χρησιμοποιείται για τη συμπλήρωση και τήρηση των εκπαιδευτικών αρχείων που απαιτούνται από το 6,

θ) περιγραφή, κατά περίπτωση, της επιπρόσθετης εκπαίδευσης που χρειάζεται για τη συμμόρφωση με τις διαδικασίες και απαιτήσεις του αερομεταφορέα, και

ι) όταν ένα Κράτος έχει εξουσιοδοτήσει εγκεκριμένο εκπαιδευτικό οργανισμό να εκτελεί τις εξετάσεις που απαιτούνται για την έκδοση πτυχίου ή ειδικότητας σύμφωνα με το 8, περιγραφή της επιλογής, του ρόλου και των καθηκόντων του εξουσιοδοτημένου προσωπικού, καθώς επίσης και των εφαρμοζόμενων απαιτήσεων που έχουν καθιερωθεί από την Αρχή Αδειοδότησης.

2.2 Ο εκπαιδευτικός οργανισμός πρέπει να εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο εκπαίδευσης και διαδικασιών τροποποιείται ως απαιτείται για να τηρούνται ενημερωμένες οι πληροφορίες που περιέχονται.

2.3 Αντίγραφα όλων των τροποποιήσεων στο εγχειρίδιο εκπαίδευσης και διαδικασιών πρέπει να παρέχονται αμέσως σε όλους τους οργανισμούς ή τα πρόσωπα στα οποία έχει διανεμηθεί το εγχειρίδιο.

3. Σύστημα ποιοτικού ελέγχου

Ο εκπαιδευτικός οργανισμός πρέπει να εκπονήσει ένα σύστημα ποιοτικού ελέγχου, αποδεκτό από την Αρχή Αδειοδότησης που εκχωρεί την έγκριση, το οποίο εξασφαλίζει ότι οι πρακτικές εκπαίδευσης και διδασκαλίας συμμορφώνονται με όλες τις σχετικές απαιτήσεις.

4. Ευκολίες

4.1 Οι ευκολίες και το περιβάλλον εργασίας πρέπει να είναι κατάλληλα για το έργο που επιτελείται και να είναι αποδεκτά από την Αρχή Αδειοδότησης.

4.2 Ο εκπαιδευτικός οργανισμός πρέπει να διαθέτει, ή να έχει πρόσβαση, στις αναγκαίες πληροφορίες, εξοπλισμό, εκπαιδευτικά βοηθήματα και υλικό για να εκτελέσει τις σειρές των μαθημάτων για τα οποία έχει εγκριθεί.

4.3 Συσκευές συνθετικής εκπαίδευσης πρέπει να πιστοποιούνται σύμφωνα με απαιτήσεις που καθιερώνονται από το Κράτος και η χρήση τους πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή Αδειοδότησης για να εξασφαλιστεί ότι είναι κατάλληλες για το σκοπό.

Σημείωση.- Το ICAO Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulators (Doc 9625) παρέχει καθοδήγηση για την έγκριση των εξομοιωτών πτήσεως.

5. Προσωπικό

5.1 Ο εκπαιδευτικός οργανισμός πρέπει να διορίζει ένα πρόσωπο υπεύθυνο για να εξασφαλίζει ότι είναι σύμφωνος με τις απαιτήσεις για εγκεκριμένο οργανισμό.

5.2 Ο οργανισμός πρέπει να προσλαμβάνει το αναγκαίο προσωπικό για τη σχεδίαση, εκτέλεση και επίβλεψη της εκπαίδευσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

5.3 Η ικανότητα του εκπαιδευτικού προσωπικού πρέπει να είναι σύμφωνη με τις διαδικασίες και σε επίπεδο αποδεκτό από την Αρχή Αδειοδότησης.

5.4 Ο εκπαιδευτικός οργανισμός πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το εκπαιδευτικό προσωπικό λαμβάνει αρχική και εξακολουθητική εκπαίδευση κατάλληλη για τις εργασίες και τις ευθύνες που του έχουν ανατεθεί. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα που εκπονείται από τον εκπαιδευτικό οργανισμό πρέπει να περιλαμβάνει εκπαίδευση στις γνώσεις και δεξιότητες που σχετίζονται με τις ανθρώπινες επιδόσεις.

Σημείωση.- Υλικό καθοδήγησης για το σχεδιασμό εκπαιδευτικών προγραμμάτων για ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων στις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθούν στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

6. Αρχεία

6.1 Ο εκπαιδευτικός οργανισμός πρέπει να τηρεί λεπτομερή αρχεία των σπουδαστών για να δείξει ότι όλες οι απαιτήσεις του εκπαιδευτικού κύκλου έχουν καλυφθεί όπως έχει συμφωνηθεί από την Αρχή Αδειοδότησης.

6.2 Ο εκπαιδευτικός οργανισμός πρέπει να τηρεί ένα σύστημα καταγραφής των προσόντων και της εκπαίδευσης του εκπαιδευτικού και εξεταστικού προσωπικού, κατά περίπτωση.

6.3 Τα αρχεία που απαιτούνται από το 6.1 πρέπει να τηρούνται για ελάχιστη περίοδο δύο ετών μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης. Τα αρχεία που απαιτούνται από το 6.2 πρέπει να τηρούνται για ελάχιστη περίοδο δύο ετών αφότου ένας εκπαιδευτής ή εξεταστής παύει να εκτελεί καθήκοντα για τον εκπαιδευτικό οργανισμό.

7. Εποπτεία

Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να διατηρούν ένα αποτελεσματικό πρόγραμμα εποπτείας του εγκεκριμένου εκπαιδευτικού οργανισμού για να εξασφαλιστεί η συνεχιζόμενη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις έγκρισης.

8. Αξιολόγηση και έλεγχος

Όταν ένα Κράτος έχει εξουσιοδοτήσει εγκεκριμένο εκπαιδευτικό οργανισμό να εκτελεί τη δοκιμασία που απαιτείται για την έκδοση πτυχίου ή ειδικότητας, η δοκιμασία πρέπει να εκτελείται από προσωπικό εξουσιοδοτημένο από την Αρχή Αδειοδότησης ή ορισμένο από τον εκπαιδευτικό οργανισμό σύμφωνα με κριτήρια εγκεκριμένα από την Αρχή Αδειοδότησης.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ
ΚΛΙΜΑΚΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΛΩΣΣΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΟΥ ICAO

1.1 Επιδέξιο, Προχωρημένο και Επιχειρησιακό Επίπεδο

ΕΠΙΠΕΔΟ	*ΠΡΟΦΟΡΑ* *Θεωρεί μια διάλεκτο ή/και προφορά αντιληπτή στην αεροπορική κοινωνία.*	*ΔΟΜΗ* *Οι σχετικές γραμματικές δομές και σύνταξη προτάσεων προσδιορίζονται από γλωσσικές λειτουργίες κατάλληλες για το σκοπό.*	*ΛΕΞΙΛΟΓΙΟ*	*ΕΥΦΡΑΔΕΙΑ*	*ΑΝΤΙΛΗΨΗ*	*ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ*
Επιδέξιο 6	Η προφορά, τονισμός, ρυθμός και ένταση αν και πιθανώς επηρεασμένη από τη μητρική γλώσσα ή τη γεωγραφική απόκλιση, ποτέ σχεδόν δεν επηρεάζει την ευκολία κατανόησης.	Ελέγχονται καλώς και με συνέπεια τόσο η βασική όσο και η σύνθετες γραμματικές δομές και η σύνταξη προτάσεων.	Το εύρος του λεξιλογίου και η ακρίβεια είναι επαρκή για να επικοινωνεί αποτελεσματικά σε μεγάλο εύρος γνωστών και άγνωστων θεμάτων. Το λεξιλόγιο είναι ιδιωματικό, με χροιά και ευαίσθητο σε ιδίωμα.	Ικανός να ομιλεί επί μακρόν με φυσικότητα και χωρίς προσπάθεια. Ποικίλει την ροή της ομιλίας με στυλ. π.χ. για να δώσει έμφαση σε ένα σημείο. Χρησιμοποιεί κατάλληλους δείκτες ομιλίας και συνδέσμους αυθόρμητα.	Η αντίληψη είναι ακριβής και με συνέπεια σε όλα σχεδόν τα κείμενα και περιλαμβάνει αντίληψη των γλωσσικών και πολιτισμικών ευαισθησιών.	Αντιδρά με ευκολία σε όλες σχεδόν τις καταστάσεις. Είναι ευαίσθητος σε προφορικές και μη προφορικές υποδείξεις και αντιδρά σε αυτές κατάλληλα.
Προχωρημένο 5	Η προφορά, τονισμός, ρυθμός και ένταση αν και επηρεασμένη από τη μητρική γλώσσα ή γεωγραφική απόκλιση, σπάνια επηρεάζει την ευκολία κατανόησης.	Οι βασικές γραμματικές δομές και οι κύκλοι προτάσεων ελέγχονται καλά και με συνέπεια. Σύνθετες προτάσεις επιχειρούνται αλλά με λάθη τα οποία μερικές φορές επηρεάζουν την έννοια.	Το εύρος του λεξιλογίου και η ακρίβεια είναι επαρκή για να επικοινωνεί αποτελεσματικά σε κοινά απτά και σχετικά με την εργασία θέματα. Παραφράζει με συνέπεια και επιτυχία. Το λεξιλόγιο είναι μερικές φορές ιδιωματικό.	Ικανός να ομιλεί επί μακρόν με σχετική ευκολία για γνωστά θέματα αλλά ίσως δεν μπορεί να ποικίλει την ροή της ομιλίας με στυλ. Μπορεί να κάνει χρήση κατάλληλων δεικτών ομιλίας ή συνδέσμων.	Η αντίληψη είναι ακριβής επί κοινών, συγκεκριμένων και σχετικών με την εργασία θεμάτων και ως επί το πλείστον ακριβής όταν ο ομιλητής αντιμετωπίζει γλωσσικές ή περίπλοκες καταστάσεις ή μη αναμενόμενη στροφή των γεγονότων. Μπορεί να αντιληφθεί ένα εύρος ποικιλιών ομιλίας (διάλεκτο ή/και προφορά) ή ιδιώματα.	Οι αντιδράσεις είναι άμεσες, κατάλληλες και πληροφοριακές. Διαχειρίζεται αποτελεσματικά τη σχέση ομιλητή/ ακροατή.
Επιχειρησιακό 4	Η προφορά, τονισμός, ρυθμός και ένταση επηρεάζονται από τη μητρική γλώσσα ή γεωγραφική απόκλιση, αλλά μόνο λίγες φορές επηρεάζει την ευκολία κατανόησης.	Οι βασικές γραμματικές δομές και οι κύκλοι προτάσεων χρησιμοποιούνται δημιουργικά και συνήθως ελέγχονται καλά. Λάθη δυνατόν να συμβούν ιδιαίτερα σε ασυνήθιστες μη αναμενόμενες καταστάσεις αλλά σπάνια επηρεάζουν την έννοια.	Το εύρος του λεξιλογίου και η ακρίβεια είναι συνήθως επαρκή να επικοινωνεί αποτελεσματικά σε κοινά, συγκεκριμένα και σχετικά με την εργασία θέματα. Συχνά μπορεί να παραφράζει όταν δεν έχει λεξιλόγιο σε ασυνήθεις ή μη αναμενόμενες καταστάσεις.	Παράγει εντάσεις της γλώσσας με κατάλληλο ρυθμό. Μπορεί να υπάρξει περιστασιακή απώλεια ευφράδειας κατά τη μετάβαση από ομιλία εξιστόρησης ή τυπική σε αυθόρμητες αντιδράσεις, αλλά αυτό δεν εμποδίζει την αποτελεσματική επικοινωνία. Μπορεί να κάνει περιορισμένη χρήση δεικτών ομιλίας ή συνδέσμων. Οι συμπληρώσεις δεν του αποσπούν την προσοχή.	Η αντίληψη είναι ως επί το πλείστον ακριβής επί κοινών, συγκεκριμένων και σχετικών με την εργασία θεμάτων όταν η προφορά ή η διάλεκτος που χρησιμοποιείται είναι επαρκώς κατανοητή για διεθνή κοινότητα χρηστών. Όταν ο ομιλητής αντιμετωπίζει γλωσσικές ή περίπλοκες καταστάσεις ή μη αναμενόμενη στροφή των γεγονότων, η αντίληψη μπορεί να είναι βραδύτερη ή να απαιτεί διευκρινίσεις.	Οι αντιδράσεις είναι συνήθως άμεσες, κατάλληλες και πληροφοριακές. Ξεκινά και διατηρεί ανταλλαγές ακόμα και όταν αντιμετωπίζει μια μη αναμενόμενη στροφή των γεγονότων. Αντιμετωπίζει επαρκώς τις προφανείς παρεξηγήσεις ελέγχοντας, επιβεβαιώνοντας, ή αποσαφηνίζοντας.

Τα επίπεδα 1, 2 και 3 βρίσκονται στην επόμενη σελίδα

1.2 Προ–επιχειρησιακό, Στοιχειώδες και Προ–στοιχειώδες Επίπεδο

ΕΠΙΠΕΔΟ	*ΠΡΟΦΟΡΑ* *Θεωρεί μια διάλεκτο ή/και προφορά αντιληπτή στην αεροπορική κοινωνία.*	*ΔΟΜΗ* *Οι σχετικές γραμματικές δομές και σύνταξη προτάσεων προσδιορίζονται από γλωσσικές λειτουργίες κατάλληλες για το σκοπό.*	*ΛΕΞΙΛΟΓΙΟ*	*ΕΥΦΡΑΔΕΙΑ*	*ΑΝΤΙΛΗΨΗ*	*ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ*
Τα επίπεδα 4, 5 και 6 βρίσκονται στην προηγούμενη σελίδα						
Προ – επιχειρησιακό 3	Η προφορά, τονισμός, ρυθμός και ένταση επηρεάζονται από τη μητρική γλώσσα ή γεωγραφική απόκλιση, και συχνά επηρεάζουν την ευκολία κατανόησης.	Οι βασικές γραμματικές δομές και κύκλοι προτάσεων που συνδέονται με προβλεπόμενες καταστάσεις δεν ελέγχονται καλώς πάντοτε. Λάθη συχνά επηρεάζουν την έννοια.	Το εύρος του λεξιλογίου και η ακρίβεια είναι συχνά επαρκή για να επικοινωνεί επί κοινών, συγκεκριμένων ή θεμάτων σχετικών με την εργασία, αλλά το εύρος είναι περιορισμένο και η επιλογή λέξεων συχνά ακατάλληλη. Συχνά αδυνατεί να παραφράζει επιτυχώς όταν του λείπει το λεξιλόγιο.	Παράγει εντάσεις της γλώσσας αλλά οι φράσεις και οι στάσεις είναι συχνά ακατάλληλες. Δισταγμοί και βραδύτητα στην πρόοδο της ομιλίας μπορεί να εμποδίσουν την αποτελεσματική επικοινωνία. Οι συμπληρώσεις δεν του αποσπούν την προσοχή.	Η αντίληψη είναι συχνά ακριβής επί κοινών, συγκεκριμένων και θεμάτων σχετικών με την εργασία όταν η προφορά ή η ποικιλία που χρησιμοποιείται είναι επαρκώς κατανοητή για διεθνή κοινωνία χρηστών. Μπορεί να αδυνατεί να καταλάβει μια γλωσσική ή περιπλοκή κατάσταση ή μια ξαφνική στροφή των γεγονότων.	Οι αποκρίσεις είναι μερικές φορές άμεσες, κατάλληλες και πληροφοριακές. Μπορεί να αρχίσει και διατηρήσει ανταλλαγές με σχετική ευκολία επί οικείων θεμάτων και σε προβλέψιμες καταστάσεις. Γενικώς ανεπαρκής όταν πραγματεύεται μη αναμενόμενη στροφή των γεγονότων.
Στοιχειώδες 2	Η προφορά, τονισμός, ρυθμός και ένταση είναι σοβαρά επηρεασμένα από τη μητρική γλώσσα ή γεωγραφική απόκλιση, και συνήθως επηρεάζουν στην ευκολία κατανόησης.	Δείχνει μόνο περιορισμένο έλεγχο λίγων απλών, απομνημονευμένων γραμματικών δομών και σύνταξης προτάσεων.	Περιορισμένο εύρος λεξιλογίου αποτελούμενο μόνο από μεμονωμένες λέξεις και μνημονευμένες φράσεις.	Μπορεί να παράγει πολύ μικρές, μεμονωμένες, απομνημονευμένες προφορές με συχνές στάσεις και με συμπληρώσεις που του αποσπούν την προσοχή για να ψάξει για εκφράσεις και να αρθρώσει λιγότερο γνωστές λέξεις.	Η αντίληψη περιορίζεται σε μεμονωμένες, απομνημονευμένες φράσεις όταν αρθρώνονται προσεκτικά και αργά.	Ο χρόνος αντίδρασης είναι βραδύς και συχνά ακατάλληλος. Η αντίδραση περιορίζεται σε περιορισμένες ανταλλαγές ρουτίνας.
Προ – στοιχειώδες 1	Αποδίδει σε επίπεδο κάτω από το Αρχικό	Αποδίδει σε επίπεδο κάτω από το Αρχικό	Αποδίδει σε επίπεδο κάτω από το Αρχικό	Αποδίδει σε επίπεδο κάτω από το Αρχικό	Αποδίδει σε επίπεδο κάτω από το Αρχικό	Αποδίδει σε επίπεδο κάτω από το Αρχικό

Σημείωση. Το Επιχειρησιακό Επίπεδο (Επίπεδο 4) είναι το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο επάρκειας για ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες. Τα Επίπεδα 1 έως 3 περιγράφουν το Προ–στοιχειώδες, Στοιχειώδες και Προ επιχειρησιακό επίπεδα επάρκειας γλώσσας, αντίστοιχα, και όλα περιγράφουν ένα επίπεδο επάρκειας κάτω από τις απαιτήσεις επάρκειας γλώσσας του ICAO. Τα Επίπεδα 5 και 6 περιγράφουν το Προχωρημένου και Επιδέξιο επίπεδα, σε επίπεδα επάρκειας πιο προχωρημένα από τα ελάχιστα απαιτούμενα Πρότυπα. Συνολικά, η κλίμακα θα εξυπηρετήσει ως εργαλείο για εκπαίδευση και αξιολόγηση και στη βοήθεια των υποψηφίων να επιτύχουν το Επιχειρησιακό Επίπεδο του ICAO (Επίπεδο 4).

Άρθρο δεύτερο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.
Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 2 Μαΐου 2006

Ο Διοικητής κ.α.α.
Ο Υποδιοικητής Υ.Π.Α.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Κ. ΒΑΣΙΛΑΚΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**(2310) 423 956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**(2410) 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**(210) 413 5228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**(26610) 89 122**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**(2610) 638 109**		**(26610) 89 105**
	(2610) 638 110	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**(2810) 300 781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**(26510) 87215**	**ΛΕΣΒΟΣ** - Πλ.Κωνσταντινουπόλεως 1	**(22510) 46 654**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**(25310) 22 858**		**(22510) 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:
- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 euro, προσαυξανόμενη κατά 0,20 euro για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα ΦΕΚ σε 0,15 euro ανά σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	EURO	Τεύχος	Περίοδος	EURO
Α΄	Ετήσιο	150	Αναπτυξιακών Πράξεων	Ετήσιο	50
Α	3μηνιαίο	40	Ν.Π.Δ.Δ.	Ετήσιο	50
Α΄	Μηνιαίο	15	Παράρτημα	Ετήσιο	50
Β'	Ετήσιο	300	Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας	Ετήσιο	100
Β΄	3μηνιαίο	80	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	5
Β΄	Μηνιαίο	30	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	200
Γ΄	Ετήσιο	50	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Εβδομαδιαίο	5
Δ΄	Ετήσιο	220	Α.Ε. & Ε.Π.Ε	Μηνιαίο	100
Δ΄	3μηνιαίο	60			

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ηλεκτρονική μορφή και μέχρι 100 σελίδες σε 5 euro προσαυξανόμενη κατά 1 euro ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε. σε 5 euro ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ. : τηλεφωνικά : 210 - 4071010, fax : 210 - 4071010 internet : http://www.et.gr.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή	Από το Internet
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	225 €	190 €
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	320 €	225 €
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	320 €	160 €
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	160 €	95 €
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	33 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	65 €	33 €
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	10 €	ΔΩΡΕΑΝ
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.250 €	645 €
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	225 €	95 €
Πρώτο (Α΄), Δεύτερο (Β΄) και Τέταρτο (Δ΄)	–	450 €

- Το τεύχος του ΑΣΕΠ (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές με την επιβάρυνση των 70 euro, ποσό το οποίο αφορά ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή δικαιώματος ηλεκτρονικής πρόσβασης σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη Α΄, Β΄, Δ΄, Αναπτυξιακών Πράξεων & Συμβάσεων, Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Διακηρύξεων, Δημοσίων Συμβάσεων και Α.Ε. & Ε.Π.Ε., η τιμή προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής έτους 2006, κατά 40 euro ανά έτος παλαιότητας και ανά τεύχος.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ (το ποσό συνδρομής καταβάλλεται στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 2531 και το ποσό υπέρ ΤΑΠΕΤ (5% του ποσού της συνδρομής) στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 3512).Το πρωτότυπο αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) θα πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στην αρμόδια Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ .
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα ημερολογιακό έτος. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι την 31ην Δεκεμβρίου κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: 210 527 9000
Φωτοαντίγραφα παλαιών ΦΕΚ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΜΑΡΝΗ 8 - Τηλ. (210)8220885 - 8222924
Δωρεάν διάθεση τεύχους Προκηρύξεων ΑΣΕΠ αποκλειστικά από Μάρνη 8 & Περιφερειακά Γραφεία
Δωρεάν ανάγνωση δημοσιευμάτων τεύχους Α΄ από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr